



# भारत का राजपत्र

# The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-28122020-223953  
CG-MH-E-28122020-223953

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 563]  
No. 563]

नई दिल्ली, बुधवार, दिसम्बर 23, 2020/पौष 2, 1942  
NEW DELHI, WEDNESDAY, DECEMBER 23, 2020/PAUSAH 2, 1942

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

### अधिसूचना

मुंबई, 11 दिसम्बर, 2020

सं. टीएएमपी/25/2020-सीसीटीपीएल.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, में प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए प्रशुल्क नीति, 2019 के तहत चेन्नई केटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (सीसीटीपीएल) से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा निपटान किया था। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों के साथ (सकारण) आदेश को अधिसूचित कराने में लगने वाले समय पर सुविचार करते हुए, प्राधिकरण ने संशोधित दरमानों को तत्काल अधिसूचित कराने का निर्णय लिया था। तदनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा 28 अक्टूबर, 2020 को अनुमोदित दरमान भारत के राजपत्र में 04 दिसम्बर 2020 के राजपत्र संख्या 537 में अधिसूचित हो गए। उक्त अधिसूचना में यह कहा गया था कि यह प्राधिकरण शीघ्र ही सकारण आदेश अधिसूचित कराएगा। तदनुसार, यह प्राधिकरण एतद्वारा सीसीटीपीएल के दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव के निपटान से संबंधित सकारण आदेश, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार, अधिसूचित करता है।

**महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**  
**मामला सं. टीएमपी/25/2020-सीसीटीपीएल**

चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

...

आवेदक

गणपूर्णि

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(अक्टूबर, 2020 के 28वें दिन पारित)

यह मामला चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) में चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (सीसीटीपीएल), एक बीओटी प्रचालक, से प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अंतर्गत उनके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए 23 जुलाई, 2020 के ई-मेल से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अंतर्गत सीसीटीपीएल द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर 25 मार्च 2011 के आदेश संख्या टीएमपी/55/2009-सीसीटीपीएल में सीसीटीपीएल के दरमानों का संशोधन किया था। उक्त आदेश भारत के राजपत्र में 5 मई 2011 के राजपत्र संख्या 95 में अधिसूचित हुई थे। सीसीटीपीएल के संशोधित दरमान और सोपाधिकताएं भारत के राजपत्र में उक्त आदेश की अधिसूचना की तारीख से 15 दिन की समाप्ति के पश्चात् प्रभावी होने थे और 31 मार्च 2013 तक प्रभावी रहने थे। उक्त आदेश में, इस प्राधिकरण ने सीसीटीपीएल के तत्समय प्रचलित प्रशुल्क में 35% से अधिक की अक्रास दा बोर्ड घटौती की थी (यानी दिनांक 19 जून, 2008 के समीक्षा आदेश संख्या टीएमपी/45/2007-सीसीटीपीएल के साथ पठित दिनांक 28 मार्च 2007 के आदेश संख्या टीएमपी/21/2006-सीसीटीपीएल के द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क)।

2.2 दिनांक 25 मार्च 2011 के उक्त प्रशुल्क आदेश से अपकृत हो कर, सीसीटीपीएल ने प्रशुल्क आदेश को चुनौती देते हुए रिट याचिका संख्या 2011 की 12456 और 12457 के द्वारा 25 मार्च 2011 को माननीय मद्रास उच्च न्यायालय से संपर्क किया। माननीय मद्रास उच्च न्यायालय ने 19 मई 2011 के अपने आदेश के द्वारा 25 मार्च, 2011 के प्रशुल्क आदेश के प्रचालन पर रोक लगा दी और सीसीटीपीएल को 19 जून, 2008 के प्रशुल्क आदेश में यथा अनुमोदित प्रशुल्क की उगाही जारी रखने की अनुमति दे दी। उच्च न्यायालय के रोक आदेश अभी भी प्रभावी हैं और सीसीटीपीएल 19 जून 2008 के साथ पठित 28 मार्च 2007 के प्रशुल्क आदेश में यथा अनुमोदित प्रशुल्कों की उगाही जारी रखे हुए हैं।

3. इसी बीच पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने, महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 111 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, 5 मार्च 2019 के अपने पत्र संख्या पीआर-14019/20/2009-पीजी(भाग-IV) के द्वारा उन बीओटी प्रचालकों के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 जारी किये जो पहले प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 द्वारा शासित होते थे। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019, भारत के राजपत्र में 7 मार्च, 2019 के राजपत्र संख्या 92 में अधिसूचित हुए। तत्पश्चात्, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 1.7 के अनुसार, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 को कार्यान्वित करने के लिए कार्यकारी दिशानिर्देश भारत के राजपत्र में 11 जुलाई, 2019 के राजपत्र संख्या 244 में अधिसूचित हुए।

4.1. इस पृष्ठभूमि में, सीसीटीपीएल ने प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के अनुपालन में अपने दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए 23 जुलाई 2020 को अपना प्रस्ताव दायर किया। सीसीटीपीएल द्वारा किये गए निवेदन इस प्रकार हैं:-

- (i). पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने पूर्ववर्ती प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत महापत्तनों में परिचालित बीओटी परिचालकों के लिए 5 मार्च, 2019 के पत्र संख्या पीआर-14019/20/2009-पीजी (भाग-4) के द्वारा प्रशुल्क विनियमन के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 जारी किये। तत्पश्चात्, प्राधिकरण द्वारा राजपत्र संख्या 92 में 08 मार्च 2019 की अधिसूचना संख्या टीएमपी/61/2018-विविध द्वारा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 अधिसूचित कराये गए।
- (ii) सीसीटीपीएल ने प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का ध्यानपूर्वक अध्ययन किया है और प्रस्ताव को उन दिशानिर्देशों के अनुरूप, उन प्रपत्रों में और समर्थनकारी दस्तावेजों के साथ तैयार किया है जो प्राधिकरण ने कार्यकारी दिशानिर्देशों में निर्धारित किये हैं।
- (iii) सीसीटीपीएल की इस बारे में रिट याचिका संख्या 2011 की 12456 और 12457 तथा रिट याचिका संख्या 2011 की 22196 और 22197 के बारे में माननीय मद्रास उच्च न्यायालय को सूचित करने की मंशा व्यक्त की है।
- (iv). यह प्रस्ताव रिट याचिका संख्या 2011 की 12456 और 12457 तथा रिट याचिका संख्या 2011 की 22196 और 22197 में निहित उसके अधिकारों और विवादों पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना है तथा इसमें यहां उसमें अंतर्विष्ट किसी को अधित्यकत नहीं समझा जायेगा।

#### 4.2.

सीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रस्तुत प्रस्ताव की विशिष्टताएं इस प्रकार हैं:

- (i). वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.1 के अनुसार 31 मार्च, 2019 को 28,191 लाख रु. परिकलित की गई है।
- (ii). चूंकि सीसीटी की बोली प्रक्रिया को 29 जुलाई 2003 से पहले अंतिम रूप दे दिया गया था, प्रशुल्क परिकलन में, प्रशुल्क निर्धारण के लिए अगले उच्चतम बोली लगाने वाले द्वारा दी गई राशि के अधिकतम के अधीन, यानी 27%, रायल्टी/राजस्व हिस्से को लागत के रूप में लिया जायेगा।
- (iii). सीसीटी वित्तीय विवरण इंड एएस के अनुसार है, आईजीएएफी और इंडएस के अनुसार वित्तीय विवरणों में कोई अंतर नहीं है।
- (iv). इस प्रकार यथा परिकलित एआरआर को वित्त वर्ष 2019-2020 के लिए इस प्राधिकरण द्वारा घोषित वृद्धि गुणक के अनुसार 4.26% से सूचकांकित किया गया है। इसे आगे और 1.13% से सूचकांकित किया गया है नामतः 2021-22 के लिए घोषित 1.88% के घोषित डब्ल्यूपीआई के 60% पर। इस प्रकार, सूचकांकित एआरआर 29,724 लाख रु. होता है।
- (v). सामान्य प्रहस्तन, भंडारण और अनुषंगी प्रभारों को 22,240 लाख रु. के कम एआरआर पर प्रस्तावित किया गया है। जैसा प्राधिकरण की जानकारी में है, सीसीटीपीएल ने 25 मार्च 2011 के प्राधिकरण के आदेश को रिट याचिका संख्या 2011 की 12456 और 12457 तथा रिट याचिका संख्या 2011 की 22196 और 22197 के द्वारा चुनौती दी थी। उस आदेश पर मद्रास उच्च न्यायालय ने रोक लगा दी थी। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का खंड 3.1.1. उपबंधित करता है कि ‘कुछ बीओटी परिचालकों के दरमानों की प्राधिकरण द्वारा पारित प्रशुल्क आदेशों पर न्यायालयों में लंबित अभियोगों के कारण समीक्षा नहीं की गई थी। अभियोग की अवधि के दौरान आने वाले स्वीकार्य प्रतिलाभ, यदि कोई हो, और स्वीकार्य लागतों से अधिक अधिशेष / घाटा तत्संबंधी उच्च न्यायालयों के आदेशों के अधीन होगा। विकल्पतः एमओएस,

संबद्ध महापत्तन न्यास, संबद्ध बीओटी परिचालक और प्राधिकरण अभियोग की अवधि के दौरान आने वाले पूर्व अवधि अधिशेष के संब्यवहार पर निर्णय करेगा।”

जबकि सीसीटीपीएल ने किसी पूर्व अतिरेक को स्वीकार नहीं किया है, उक्त खंड को ध्यान में रखते हुए, चर्चा के आधार पर परस्पर लिये गए निर्णय के अनुसार, हमारे द्वारा पूर्वानुमानित एआरआर को यदि निर्धारित किया जाता है तो किसी पूर्व अतिरेक के प्रति समंजित किया जायेगा। वर्तमान प्रस्ताव में, सीसीटीपीएल ने 7,484 लाख रु. प्रति वर्ष कुल मिला कर 3 वर्ष की अवधि के लिए 22,452 लाख रु. की राशि का, अपने अधिकारों पर प्रतिकूल डाले बिना, पूर्वानुमान लगाया है।

- (vi). संलग्न दरमानों में प्रस्तावित प्रशुल्क को भारत सरकार द्वारा यथाघोषित थोक मूल्य सूचकांक के 60% पर सूचकांकित किया जायेगा। ऐसा संशोधन सर्वप्रथम 01 मई 2021 को किया जायेगा और बाद में संबंधित वर्ष की 1 मई को।
- (vii) लंबे परिवहन वाले पोतों को सीसीटीपीएल में आने के लिए प्रोत्साहित करने और तदनुसार उद्धम/गंतव्य यात्राओं में वृद्धि करने के उद्देश्य से सीसीटीपीएल ने लंबे परिवहन वाले पोतों पर लदान/उत्तरायी के एफसीएल (लदे) कंटेनरों के लिए दरों की एक नई श्रेणी का प्रस्ताव किया है। इसके लिए अमरीका/यूरोप/अफ्रीका महाद्वीपों से अथवा सिंगापुर/मलेशिया से इतर कंटेनरों में उद्धम/गंतव्य के किन्हीं पत्तनों से/को जाने/आने वाले पोतों को लंबे परिवहन वाले पोत के रूप में वर्गीकृत किया जायेगा।
- (viii). जोखिमपूर्ण और अति आयामी कारों के लिए प्रशुल्क पर, खंड 9.9.3 के अनुसार प्रहस्तन और भंडारण पर 37.50% के प्रीमियम का प्रस्ताव किया है।
- (ix). प्रशीतन कंटेनरों को बिजली की आपूर्ति के लिए प्रशुल्क में 2008 से संदेय बिजली दरों में वृद्धि के कारण वर्तमान दरमानों से 10.113% की वृद्धि का प्रस्ताव किया है।
- (x). तटीय व्यापार को सुकर बनाने और प्रोत्साहित करने के उद्देश्य से, तटीय कंटेनरों के भंडारण के निशुल्क दिवसों को, आयात और निर्यात तटीय कंटेनरों, दोनों के लिए ही, बढ़ाकर 10 कर दिया गया है। वर्तमान में निर्यात तटीय कंटेनरों को 7 दिन की निशुल्क अवधि और आयात कंटेनरों को 3 दिन की निशुल्क अवधि मिलती है।
- (xi). डीपीडी कंटेनरों के निशुल्क दिवसों को मौजूदा 3 दिन से बढ़ाकर 5 दिन कर दिया गया है।
- (xii). तटीय/पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रशुल्क में मामूली सी वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।
- (xiii). सामान्यतः पोतांतरण कंटेनरों को मध्यवर्ती टर्मिनलों में भंडार नहीं किया जाता क्योंकि आगे की मूवमैंट में गति अनिवार्य होती है। तदनुसार, सभी पोतांतरण कंटेनरों के निशुल्क दिवसों में मौजूदा 30 दिन के स्थान पर संशोधित कर 10 दिन कर दिया गया है। इससे शिपिंग लाइनों द्वारा मूवमैंट की कुशलता सुनिश्चित होगी और टर्मिनल यार्ड में जमघट से बचा जा सकेगा।
- (xiv). विविध प्रभारों के अंतर्गत, पत्तन में किसी दूसरे टर्मिनल को मूवमैंट, स्लिंगों के प्रयोग, कंटेनरों की सफाई, कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रभारों का प्रस्ताव किया गया है। ये प्रभार तभी लागू होंगे जब टर्मिनल प्रयोक्ता इन सेवाओं के लिए अनुरोध/उपयोग करेंगे। इन सेवाओं से 38 लाख रु. के राजस्व प्राप्त होने का अनुमान लगाया गया है और इन्हें अन्य राजस्व में जोड़ा गया है।

(xv). प्रचालन लागतों में वृद्धि के कारण कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) के प्रशुल्क में कुछ वृद्धि के संशोधन का प्रस्ताव किया गया है। ये वृद्धियां आवेदन पत्र के फार्म 5 में दर्शायी गई हैं। सीएफएस राजस्व कुल राजस्व के 2% से भी कम है।

(xvi). अमरीकी डालर मूल्यवर्गित राजस्व के परिकलन के लिए प्रयुक्त विनियम दर 75.35 रु./यूएसडी है।

4.3. सीसीटीपीएल ने फार्म 1 में वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का विस्तृत ब्यौरा और प्रस्तावित दरों पर राजस्व आकलन फार्म 4 में प्रस्तुत किया है। सीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत एआरआर परिकलन की सार स्थिति नीचे सारणीबद्ध की जाती है:-

(रु. लाख में)

क्र.सं.	विवरण	वार्ष1	वार्ष2	वार्ष3
		2016-17	2017-18	2018-19
(1).	<b>कुल व्यय</b> (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			
(i).	प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	22,152	19,445	20,175
(ii).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	78	967	87
	<b>कुल व्यय 1=(i)+(ii)</b>	22,230	20,412	20,262
(2).	उन मदों का समंजन जहां इंडएएस (लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार) और आईजीएपी के आंकड़ों में भिन्नता पाई जाती है।			
(i).	मूल्यहास	-	-	-
(ii).	व्यय की अन्य मदें, यदि कोई हो, सूचीबद्ध की जायें	-	-	-
	<b>समायोजनों का योग 2=(i)+(ii)+ —</b>	-	-	-
(3).	<b>घटाएं समायोजन:</b>			
(i).	पत्तन को प्रदत्त वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा	(8,279)	(8,060)	(8,423)
(ii).	करों के विलम्बित भुगतान पर व्याज	(16)	(949.5)	(67)
(iii).	ओवरड्राफ्ट / मियादी क्रेडिट पर व्याज	(24)	(0.8)	(4)
(iv).	अप्राप्य और संदिग्ध क्रेडिटों के लिए प्रावधान	-	(6)	(62)
(v).	कम खपत वाली माल सूची के लिए प्रावधान	(22)		-
	<b>3 का योग =[3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)+3(vi)]</b>	(8,342)	(9,016)	(8,556)
(4).	जमा: ग्राह्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुसार	6,021	5,861	6,126
(5).	<b>सभी समायोजनों के पश्चात् कुल व्यय (5 = 1+2-3)</b>	19,909	17,257	17,832
(6).	<b>क्रमांक 5 का औसत व्यय = [ वार्ष 1 + वार्ष2 + वार्ष3 ] / 3</b>	18,332		
(7).	<b>नियोजित पूंजी</b>			
	(i). सकल स्थायी आस्तियां (संपत्ति, प्लांट और उपस्कर) 31 मार्च 2019 को (आईजीएपी के अनुसार)	59,468		
	(ii). जमा: प्रगति अधीन कार्य 31 मार्च 2019 को (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)	-		
	(iii). जमा: कार्यशील पूंजी प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.6 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार	2,030		
	(क). माल सूची	197		

क्र.सं.	विवरण	वार्ड1	वार्ड2	वार्ड3
		2016-17	2017-18	2018-19
	(ख). विविध देनदार	530		
	(ग). रोकड़	1,304		
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग	2,030		
	(iv). कुल नियोजित पूँजी [(i)+(ii)-(iii)]	<b>61,498</b>		
(8).	क्रमांक 7(iv) में नियोजित पूँजी पर 16% प्रतिलाभ	9,840		
(9).	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) 31 मार्च 2019 को [ (6)+(8)]	28,172		
(10).	एआरआर में 2019-20 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100% पर सूचकांकन अर्थात् 4.26%	<b>29,372</b>		
(10 a)	एआरआर में (10 के अनुसार) 2020-21 के लिए लागू सूचकांकन @1.13%।	<b>29,704</b>		
(11).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) (जैसा ऊपर क्रमांक 10) में दिया गया है।	<b>29,704</b>		
(11 क)	पूर्व अतिरेक का स्वेच्छिक समंजन – हम आपका ध्यान अनुलग्नक 1 के खंड 5 “प्रस्ताव की विशिष्टताएं” की ओर आकर्षित कराते हैं। इस संबंध में, हम जबकि किसी पूर्व अतिरेक को स्वीकार नहीं करते, लेकिन यदि कोई ऐसा अतिरेक प्रस्पर चर्चा या मद्रास उच्च न्यायालय के निर्णय से निकलता है तो हमारे द्वारा छोड़े गये 22,257 लाख रु (7419 लाख रु x 3) को उसके प्रति समंजित किया जायेगा।	<b>7,419</b>		
(12).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित दरमान, पर राजस्व आकलन ऊपर क्रमांक 11 पर आकलित।	22,285		

4.4. सीसीटीपीएल ने फार्म 4 में प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर राजस्व आकलन के साथ-साथ प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर, बीओटी परिचालक द्वारा वार्ड1, वार्ड2 और वार्ड3 में वास्तविक यातायात प्रहस्तन के औसत पर गणना प्रस्तुत की है। उक्त फार्म के अनुसार, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आकलित कुल राजस्व 22,285 लाख रु. है। सीसीटीपीएल ने सिवाए आईसीडी लदे कंटेनरों, लंबे परिवहन और प्रशीतन कंटेनरों के मौजूदा प्रशुल्क पर 13% की वृद्धि चाही है। सीसीटीपीएल ने सूचित किया है कि आईसीडी लदे कंटेनरों और लंबे परिवहन कंटेनरों के मामले में 3.60% की घटौती और प्रशीतन कंटेनरों के मामले में 11.13% की वृद्धि का प्रस्ताव किया है।

4.5. सीसीटीपीएल ने वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के प्रत्येक वर्ष के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं की एक-एक प्रति प्रस्तुत की है।

4.6. सीसीटीपीएल का प्रशुल्क प्रस्ताव इस प्रकार है:-

(क). प्रशुल्क

क्र.सं.	विवरण	उगाही की यूनिट	मौजूदा प्रशुल्क	प्रस्तावित प्रशुल्क	मौजूदा प्रशुल्क पर % वृद्धि
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) = (4-3)/3
क	विदेशी कंटेनर				

<b>1.1</b>	<b>भरे हुए कंटेनर – लंबा परिवहन</b>				
	(क) 20 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	3,854	3,703	-3.93%
	(ख) 20-40 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	5,780	5,553	-3.93%
	(ग) 40 फुट से अधिक कंटेनर	प्रति कंटेनर	7,707	7,404	-3.93%
<b>1.2</b>	<b>भरा कंटेनर – अन्य</b>				
	(क) 20 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	3,854	3,898	1.13%
	(ख) 20-40 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	5,780	5,846	1.13%
	(ग) 40 फुट से अधिक कंटेनर	प्रति कंटेनर	7,707	7,794	1.13%
<b>2.1</b>	<b>खाली कंटेनर- लंबा परिवहन</b>				
	(क) 20 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	2,464	2,492	1.13%
	(ख) 20-40 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	3,695	3,737	1.13%
	(ग) 40 फुट से अधिक कंटेनर	प्रति कंटेनर	4,927	4,982	1.13%
<b>2.2</b>	<b>खाली कंटेनर- अन्य</b>				
	(क) 20 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	2,464	2,492	1.13%
	(ख) 20-40 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	3,695	3,737	1.13%
	(ग) 40 फुट से अधिक कंटेनर	प्रति कंटेनर	4,927	4,982	1.13%
<b>3.1</b>	<b>प्रशीतन कंटेनर – लंबा परिवहन</b>				
	(क) 20 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	3,854	3,703	-3.93%
	(ख) 20-40 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	5,780	5,553	-3.93%
	(ग) 40 फुट से अधिक कंटेनर	प्रति कंटेनर	7,707	7,404	-3.93%
<b>3.2</b>	<b>प्रशीतन कंटेनर</b>				
	(क) 20 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	3,854	3,898	1.13%
	(ख) 20-40 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	5,780	5,846	1.13%
	(ग) 40 फुट से अधिक कंटेनर	प्रति कंटेनर	7,707	7,794	1.13%
<b>4.1</b>	<b>ओडीसी/एचएजैड कंटेनर –लंबा परिवहन</b>				
	(क) 20 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	4,616	4,801	4.01%
	(ख) 20-40 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	6,923	7,201	4.00%
	(ग) 40 फुट से अधिक कंटेनर	प्रति कंटेनर	9,231	9,601	4.01%
<b>4.2</b>	<b>ओडीसी/एचएजैड कंटेनर – अन्य</b>				
	(क) 20 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	4,616	5,054	9.48%

	(ख) 20-40 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	6,923	7,580	9.48%
	(ग) 40 फुट से अधिक कंटेनर	प्रति कंटेनर	9,231	10,106	9.48%
<b>ख.</b>	<b>विदेशी पोतांतरण कंटेनर</b>				
<b>1.1</b>	<b>लदा कंटेनर – लंबा परिवहन</b>				
	(क) 20 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	3,646	3,687	1.13%
	(ख) 20-40 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	5,471	5,532	1.13%
	(ग) 40 फुट से अधिक कंटेनर	प्रति कंटेनर	7,291	7,374	1.13%
<b>1.2</b>	<b>भरा कंटेनर- अन्य</b>				
	(क) 20 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	3,646	3,687	1.13%
	(ख) 20-40 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	5,471	5,532	1.13%
	(ग) 40 फुट से अधिक कंटेनर	प्रति कंटेनर	7,291	7,374	1.13%
<b>2.1</b>	<b>खाली कंटेनर – लंबा परिवहन</b>				
	(क) 20 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	2,230	2,256	1.13%
	(ख) 20-40 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	3,347	3,385	1.13%
	(ग) 40 फुट से अधिक कंटेनर	प्रति कंटेनर	4,460	4,510	1.13%
<b>2.2</b>	<b>खाली कंटेनर- अन्य</b>				
	(क) 20 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	2,230	2,256	1.13%
	(ख) 20-40 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	3,347	3,385	1.13%
	(ग) 40 फुट से अधिक कंटेनर	प्रति कंटेनर	4,460	4,510	1.13%
<b>ग.</b>	<b>अन्य (रेस्टो- विदेशी)</b>				
<b>1.1</b>	<b>लदा कंटेनर- लंबा परिवहन</b>				
	(क) 20 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	2,425	2,452	1.13%
	(ख) 20-40 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	3,637	3,678	1.13%
	(ग) 40 फुट से अधिक कंटेनर	प्रति कंटेनर	4,849	4,904	1.13%
<b>1.2</b>	<b>लदा कंटेनर – अन्य</b>				
	(क) 20 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	2,425	2,452	1.13%
	(ख) 20-40 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	3,637	3,678	1.13%
	(ग) 40 फुट से अधिक कंटेनर	प्रति कंटेनर	4,849	4,904	1.13%

घ	तटीय कंटेनर				
1.	भरा कंटेनर				
	(क) 20 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	1,836	1,857	1.13%
	(ख) 20-40 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	2,753	2,785	1.13%
	(ग) 40 फुट से अधिक कंटेनर	प्रति कंटेनर	3,671	3,713	1.13%
22	खाली कंटेनर				
	(क) 20 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	1,002	1,013	1.13%
	(ख) 20-40 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	1,502	1,519	1.13%
	(ग) 40 फुट से अधिक कंटेनर	प्रति कंटेनर	2,003	2,026	1.13%
3.	प्रशीतन कंटेनर				
	(क) 20 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	1,836	1,857	1.13%
	(ख) 20-40 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	2,753	2,785	1.13%
	(ग) 40 फुट से अधिक कंटेनर	प्रति कंटेनर	3,671	3,713	1.13%
4.	ओडीसी/एचएजैड कंटेनर				
	(क) 20 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	2,180	2,379	9.12%
	(ख) 20-40 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	3,270	3,569	9.12%
	(ग) 40 फुट से अधिक कंटेनर	प्रति कंटेनर	4,360	4,758	9.12%
ड	तटीय पोतांतरण कंटेनर				
1.	भरा कंटेनर				
	(क) 20 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	1,595	1,613	1.13%
	(ख) 20-40 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	2,394	2,421	1.13%
	(ग) 40 फुट से अधिक कंटेनर	प्रति कंटेनर	3,190	3,226	1.13%
2.	खाली कंटेनर				
	(क) 20 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	746	754	1.13%
	(ख) 20-40 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	1,119	1,132	1.13%
	(ग) 40 फुट से अधिक कंटेनर	प्रति कंटेनर	1,492	1,508	1.13%
च	अन्य (रेस्टो- तटीय)				

<b>1</b>	<b>भरा कंटेनर</b>				
	(क) 20 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	811	820	1.13%
	(ख) 20-40 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	1,216	1,230	1.13%
	(ग) 40 फुट से अधिक कंटेनर	प्रति कंटेनर	1,622	1,640	1.13%
<b>छ</b>	<b>* हैच क्वार (देखें टिप्पणी 1)</b>				
	विदेशी पोत	प्रति हैच क्वार	3,395	3,433	1.13%
	तटीय	प्रति हैच क्वार	1,135	1,148	1.13%
<b>ज</b>	<b>आईसीडी कंटेनर</b>				
<b>1.1</b>	<b>भरा कंटेनर – लंबा परिवहन</b>				
	(क) 20 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	4,787	4,615	-3.60%
	(ख) 20-40 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	7,180	6,921	-3.60%
	(ग) 40 फुट से अधिक कंटेनर	प्रति कंटेनर	9,573	9,228	-3.60%
<b>1.2</b>	<b>भरा कंटेनर- अन्य</b>				
	(क) 20 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	4,787	4,841	1.13%
	(ख) 20-40 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	7,180	7,261	1.13%
	(ग) 40 फुट से अधिक कंटेनर	प्रति कंटेनर	9,573	9,681	1.13%
<b>2.1</b>	<b>खाली कंटेनर- लंबा परिवहन</b>				
	(क) 20 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	3,413	3,452	1.13%
	(ख) 20-40 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	5,119	5,177	1.13%
	(ग) 40 फुट से अधिक कंटेनर	प्रति कंटेनर	6,825	6,902	1.13%
<b>2.2</b>	<b>खाली कंटेनर- अन्य</b>				
	(क) 20 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	3,413	3,452	1.13%
	(ख) 20-40 फुट कंटेनर	प्रति कंटेनर	5,119	5,177	1.13%
	(ग) 40 फुट से अधिक कंटेनर	प्रति कंटेनर	6,825	6,902	1.13%
<b>झ</b>	<b>अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार</b>	प्रति कंटेनर	155	157	1.13%

ब्र	* भंडारण (देखें टिप्पणी 2)				
	भरा (विदेशी)	प्रति टीईयू	103.43	104.59	1.13%
	खाली (विदेशी)	प्रति टीईयू	18	19	1.13%
	भरा (तटीय)	प्रति टीईयू	98	99	1.13%
	खाली (तटीय)	प्रति टीईयू	31	31	1.13%
ट	प्रशीतन राजस्व – बिजली की आपूर्ति (देखें टिप्पणी 3)	प्रति टीईयू	4,251	4,724	11.13%
ठ	* अन्य राजस्व (देखें टिप्पणी 4 और 5)	प्रति टीईयू	221	224	1.13%
ड	सीएफएस राजस्व	प्रति सीएफएस टीईयू	15,001	20,806	

### सीसीटीपीएल टिप्पणियां

- पिछले वर्ष के वास्तविक के आधार पर हैच कवरों को विदेशगामी और तटीय में विभक्त कर दिया गया है।
- भंडारण प्रभार पिछले वर्ष के (2018-19) के प्रति टीईयू वास्तविक पर आधारित है।
- प्रशीतन दरों का परिकलन पिछले वर्ष (2018-19) के राजस्व प्रति प्रशीतन टीईयू वास्तविक के आधार पर, किया गया है।
- प्रशीतन और अन्य दरों का परिकलन, पिछले वर्ष (2018-19) के प्रति टीईयू वास्तविक पर किया गया है।
- अन्य राजस्व, में, प्री-टिप निरीक्षण, शट-आऊट/पुनः नामांकन, विशेष सेवा अनुरोध और सीएफएस प्रभार शामिल हैं।

5.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीसीटीपीएल के 23 जुलाई 2020 के प्रस्ताव की एक प्रति लाइसेंस प्रदाता पत्तन, चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) और संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को, उनकी टिप्पणियों के लिए, हमारे 07 अगस्त, 2020 के ई-मेल के द्वारा भेजी गई। सीसीटीपीएल के इस अनुरोध पर कि कुछ दस्तावेजों के संवेदनशील होने के कारण उन्हें प्रयोक्ताओं में परिपत्रित न किया जाए, फार्म 1, 2, 3, 4, 6क, 6ख और प्रस्तावित दरमान ही प्रयोक्ताओं में विवरित किये गए। लेकिन पूरा प्रस्ताव (सिवा लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के) लाइसेंस प्रदाता पत्तन सीएचपीटी को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया।

5.2. हमारे 7 अगस्त, 2020 के पत्र के प्रत्युत्तर में और मामले को अंतिमरूप दिये जाने तक केवल एक प्रयोक्ता नामतः कंटेनर शिपिंग लाइन एसोसिएशन (सीएसएलए) ने 13 अगस्त 2020 के ई-मेल द्वारा अपनी टिप्पणियां दीं। सीएसएलए की टिप्पणियों को फीडबैक टिप्पणियों के रूप में सीसीटीपीएल को भेज दिया गया था। सीसीटीपीएल ने 16 अक्टूबर, 2020 के अपने ई-मेल के द्वारा उन पर अपनी टिप्पणियां दीं।

6.1. जैसाकि ऊपर पैरा 2.1, 2.2 और 2.3 में चर्चा की गई है, माननीय मंत्रालय उच्च न्यायालय ने इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2011 में पारित पिछले प्रशुल्क आदेश पर रोक लगा दी थी और सीसीटीपीएल को तब प्रचलित प्रशुल्क की उगाही करना जारी रखने की अनुमति दी थी जो इस प्राधिकरण द्वारा 19 जून 2008 को पारित आदेश के अनुसार थे।

6.2. इस पृष्ठभूमि में, सीसीटीपीएल द्वारा अपने दरमानों की समीक्षा का प्रस्ताव प्रस्तुत करना, परिणामस्वरूप इस प्राधिकरण द्वारा प्रस्ताव की संक्रिया करना, इस प्राधिकरण द्वारा आदेश पारित करना और सीसीटीपीएल द्वारा आदेश को कार्यान्वित करने को उच्च न्यायालय के आदेश का उल्लंघन नहीं माना जा सकता। यह ध्यान देने योग्य है कि सीसीटीपीएल ने बताया है कि वे रिट याचिका संख्या 2011 की 12456 और 12457 और रिट याचिका संख्या 2011 की 22196 और 22197 में मंत्रालय उच्च न्यायालय को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अंतर्गत दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव को इस प्राधिकरण के पास दायर करने की सूचना देने का उनका इरादा है।

6.3. इस संबंध में, सीसीटीपीएल को किये गए एक विशिष्ट अनुरोध के आधार पर कि सीसीटीपीएल माननीय मंत्रालय उच्च न्यायालय के समक्ष दायर सूचना की एक प्रति प्रस्तुत करे कि सीसीटीपीएल ने प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अंतर्गत प्राधिकरण के पास अपने दरमानों के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव दायर किया है। सीसीटीपीएल ने 16 अक्टूबर, 2020 के अपने ई-मेल के द्वारा, अन्य बातों के साथ-साथ यह संसूचित किया कि वे उसे दायर करने की प्रक्रिया में हैं और अलग से उसे प्रस्तुत करेंगे।

7. कोविड-19 महामारी के फैलने को ध्यान में रखकर और वर्चुल बैठके आयोजित करने के बारे में पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) के 16 अप्रैल, 2020 के पत्र संख्या 11053/30/2020-समन्वय के अनुपालन में, इस मामले में 19 अगस्त 2020 को वीडियो कान्फ्रैंसिंग के माध्यम से एक संयुक्त सुनवायी का आयोजन किया गया। संयुक्त सुनवाई के दौरान, सीसीटीपीएल ने अपने प्रस्ताव पर संक्षिप्त पावर प्वाईट प्रस्तुतीकरण दिया। संयुक्त सुनवाई में सीसीटीपीएल, प्रयोक्ताओं/संगठनों तथा सीएचपीटी ने अपने-अपने निवेदन रखे।

8.1. सीसीटीपीएल के प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा के आधार पर, हमारे 25 अगस्त, 2020 के ई-मेल द्वारा कुछेक मुद्दों पर सीसीटीपीएल से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगे गए थे। 29 सितंबर, 2020 और 15 अक्टूबर, 2020 के अनुस्मारकों के पश्चात् सीसीटीपीएल ने 16 अक्टूबर 2020 के अपने ई-मेल के द्वारा उत्तर दिया। मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उन पर सीसीटीपीएल का उत्तर नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

क्र.सं	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	सीसीटीपीएल का उत्तर
क.	सामान्य	
(i)	प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 1.9 में अंतर्विष्ट अनुबद्धता के अनुसार सीसीटीपीएल को चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) और सीसीटीपीएल के बीच हुए / होने वाले पृथक करार की एक प्रति प्रस्तुत करनी है।	हमने प्रारूप करार की प्रति सीएचपीटी को प्रस्तुत कर दी है और सीएचपीटी से उसकी पुष्टि की प्रतीक्षा है। निष्पादित करार की प्रति अलग से भेज दी जायेगी।
ख.	एआरआर परिकलन	
(i).	फार्म 1 में, सीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रस्तुत क्रमांक 3 पर करों के विलंबित भुगतान पर ब्याज के लिए सुविचारित 16 लाख रु. की राशि को वर्ष 2016-17 व्यय की घटाई के समंजन के रूप में दर्शाया गया प्रतीत होता है। लेकिन, सीसीटीपीएल के वर्ष 2016-17 के वार्षिक लेखे इस प्रकार के किसी व्यय को नहीं दर्शाते। सीसीटीपीएल स्थिति स्पष्ट करें।	वर्ष 2016-17 में, करों के विलंबित भुगतान पर ब्याज को वार्षिक लेखे की टिप्पणी संख्या 24 में विविध व्यय के अंतर्गत जोड़ दिया गया था। उसे पुनः वर्गीकृत किया गया और वि.व. 2017-18 की वित्तीय लागतों को पिछले वर्ष की राशि में अलग से दर्शाया गया है। देखें वि.व. 2017-18 के वार्षिक लेखाओं की टिप्पणी संख्या 23।

(ii)	वर्ष 2016-17 के वार्षिक लेखे 16.8 लाख रु. तक की “वित्तीय आस्तियों और देयताओं के परिणत करने में निवल विनिमय हानि” दर्शाते हैं। सीसीटीपीएल उक्त व्यय के वर्ष 2016-17 में, फार्म 1 क्रमांक 3, व्यय से संमजन के लिए सुविचार में न लेने का औचित्य बताएं।	विनिमय हानि आयातित कलपुर्जों के क्रेडिटर्स के पुनर्मूल्यांकन के कारण हुई। वास्तविक विनिमय हानि आगामी वर्ष में हुई थी, जब इन क्रेडिटरों को वास्तव में भुगतान किया गया। लेकिन, इन लागतों को प्रस्तुत किये जा रहे संशोधित फार्म 1 में से निकाल दिया गया है।
(iii)	सीसीटीपीएल के वर्ष 2016-17 लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में “वित्तीय लागत” अनुसूची में ‘विनिमय अंतर’ को उधार लागतों के समजन के रूप में और ‘अन्य उधार लागतें’ शामिल हैं। व्यय के उक्त शीर्ष को फार्म संख्या 1 क्रमांक 3 में कुल व्यय में से वर्ष 2016-17 में सीसीटीपीएल द्वारा अपवर्जित करने के लिए सुविचार में नहीं लिया गया है। उक्त व्यय को कुल व्यय में से भी अपवर्जित किया जाना है।	संशोधित फार्म 1 में इन्हें कुल व्यय से निकाल दिया गया है।
(iv)	सकल स्थायी आस्तियों के आंकड़े, आईजीएएपी के अनुसार और फार्म 1 में सुविचारित 31 मार्च 2019 का प्रगति अधीन पूंजीगत कार्य प्रतीत होता है कि ये सीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत फार्म नं. 7 पर आधारित हैं। फार्म नं. 7 के बारे में सीसीटीपीएल निम्नलिखित प्रस्तुत करें।	
(क)	वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के लिए आईजीएएपी और इंडएएस के अनुसार आस्ति की प्रत्येक श्रेणी के लिए सकल स्थायी आस्तियों के नामतः प्लांट और मशीनरी, फर्नीचर और फिक्सचर, कार्यालय उपस्कर, कंप्यूटर्स, अमूर्त, वाहन आदि और अन्य कोई स्थायी आस्ति के आदि शेष के बीच समाधान विवरण।	वित्तीय वर्ष 2016-17 आईजीएएपी से इंडएएस को परिवर्तन का पहला वर्ष है। जैसाकि वि.व. 2016-17 के वार्षिक लेखाओं की टिप्पणी संख्या 2.3.ii में बताया गया है, कंपनी ने अपनी राशि संपत्ति प्लांट और उपस्कर के (सेवा रियायत व्यवस्था के अंतर्गत कवर्ड आस्तियां के सिवाए) 1 अप्रैल 2015 को मान्य, पूर्व आईजीएएपी के अनुसार मूल्यांकित, अग्रेनित मूल्य के साथ जारी रहने के विकल्प को चुना है और उक्त अग्रेनित मूल्य को ऐसी संपत्ति, प्लांट और उपस्कर की डीमड लागत के रूप में समझा जायेगा। 1 अप्रैल 2015 को इंड एएस के अंतर्गत आस्तियों की अग्रेनित लागत के आदि शेष का समाधान वर्ष 2016-17 के वार्षिक लेखाओं के टिप्पण 4क और 4ख में प्रकट किया गया है। [सीसीटीपीएल ने प्रत्येक आस्ति श्रेणी के लिए सकल स्थायी आस्तियों के आदि शेषों के बीच समाधान प्रस्तुत किया है।]
(ख)	उक्त के समर्थन में गणना भी प्रस्तुत की जाये।	
(ग)	वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के लिए आस्ति की प्रत्येक श्रेणी के लिए सकल स्थायी आस्तियों के नामतः प्लांट और मशीनरी, फर्नीचर और फिक्सचर, कार्यालय उपस्कर, कंप्यूटर्स, अमूर्त, वाहन आदि और अन्य कोई स्थायी आस्ति में मूल्यहास के समर्थन में गणना प्रस्तुत की जाये।	मूल्यहास का सीधी रेखा विधि के प्रयोग से प्रावधान किया जा रहा है। इंडएएस और आईजीएएपी के अनुसार मूल्यहास के बीच कोई अंतर नहीं है और इसलिए कुल व्यय में कोई समंजन नहीं किया गया है। प्रत्येक आस्ति श्रेणी के लिए मूल्यहास उक्त समाधान विवरण में दर्शाया गया है।
(घ)	सकल स्थायी आस्ति अनुसूची के अंतर्गत दर्शाये गए	संशोधित फार्म नं. 7 और फार्म नं. 1 में आवश्यक संशोधन

	निपटान के आंकड़े, वर्ष 2018-19 के लिए फार्म नं. 7 में यथासुविचारित, वर्ष 2018-19 के वार्षिक लेखाओं से मेल खाते प्रतीत नहीं होते। सीसीटीपीएल को फार्म नं.7 में वर्ष 2018-19 के लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार आंकड़ों पर सुविचार करना है।	कर दिये गए हैं।
(v)	फार्म नं. 3 में कार्यशील पूँजी के बारे में, सीसीटीपीएल निम्नलिखित स्पष्ट करे।	
(a)	फार्म नं. 3 में सुविचारित 197 लाख रु. की अन्य मालसूची की राशि का आधार प्रस्तुत करें। सीसीटीपीएल यह भी पुष्टि करे कि क्या यह 6 महीने का उपभोग औसत है।	फार्म नं. 3 में सुविचारित अन्य मालसूची भंडार और कलपूर्जों का 6 महीने का औसत उपभोग है (ईधन और कार्यार्थ कलपूर्जों को छोड़कर)।
(ख)	फार्म नं. 3 में सुविचारित 530 लाख रु. के रायल्टी के पूर्व भुगतान के समर्थन गणना प्रस्तुत करें।	रायल्टी का पूर्व भुगतान चेन्नई पत्तन न्यास के साथ किये गए लाइसेंस करार की एक शर्त के रूप में है। अप्रैल 2019 तक अग्रिम रायल्टी के भुगतान के लिए चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा 527.55 लाख रु. के बीजक संख्या एएआरएस/201903/107 की प्रति अनुलग्नक 6 के रूप में संलग्न है। फार्म 3 में प्रकट किया गया रॉयल्टी का पूर्व भुगतान पहले सुविचारित 530 लाख रु. को ठीक करके 527.55 लाख रु. कर दिया गया है।
(ग)	रोकड़ शेष के परिकलन में सीसीटीपीएल ने एक महीने को रोकड़ व्यय का निर्धारित करते समय, “ओवरड्राफ्ट पर ब्याज” और “विलंबित भुगतान पर ब्याज” को, सुविचार में लिया है। सीसीटीपीएल यह नोट करे कि चूंकि इन व्ययों को सीसीटीपीएल के प्रशुल्क निर्धारित करते समय सुविचार में नहीं लिया जाता, रोकड़ शेष निकालने के लिए इन व्ययों को सुविचार में लेने का प्रश्न, उपयुक्त नहीं है, अतः अपवर्जन करना होगा।	तदनुसार, फार्म 3 को संशोधित कर दिया गया है।
ग.	<u>राजस्व आकलन</u>	
(i)	फार्म 4 में, सीसीटीपीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए आतायात के आधार पर 6.48 लाख टीईयू का औसत यातायात दर्शाया है। उसी फार्म 4 में, राजस्व आकलन के लिए सीसीटीपीएल ने विभिन्न कंटेनर मिश्रण को सुविचार में लिया है। उक्त कंटेनर मिश्रण का योग 6.48 लाख टीईयू के औसत यातायात के साथ मेल खाना चाहिए। इस संबंध में एक गणना प्रस्तुत की जाए।	[सीसीटीपीएल ने अपने पत्र के अनुलग्नक 2 में औसत यातायात के साथ कंटेनर मिश्रण का समाधान प्रदान किया है।]
(ii)	राजस्व आकलन में विदेशगामी पोत लंबा परिवहन के लिए लदे और खाली आईसीडी कंटेनरों से प्रशुल्क का प्रस्तावित स्तर-	

<p>(क). ऐसा प्रतीत होता है कि सीसीटीपीएल ने 'क्यूसी से यार्ड और इसके विपरीत ढुलाई' के 579.35 रु., 868.97 रु. और 1158.65 रु. क्रमशः 20', 40' और 40' से अधिक के प्रशुल्क को सुविचार में लिया है। लेकिन, प्रस्तावित दरमान के भाग 3.3.2 में सीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित दर 585.89 रु., 878.79 रु. और 1171.49 रु. क्रमशः 20', 40' और 40' से अधिक के लिए रखी है।</p> <p>(ख). इसी प्रकार, कार्गो घाटशुल्क का प्रशुल्क 672.46 रु. 1008.69 रु. और 1344.92 रु. क्रमशः 20', 40' और 40' से अधिक के लिए सुविचार में लिया गया है। लेकिन सीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित दरमान के भाग 36 में प्रस्तावित दरें 680.06 रु., 1020.09 रु. और 1360.11 रु. क्रमशः 20', 40' और 40' से अधिक के लिए हैं।</p> <p>सीसीटीपीएल को अपने राजस्व आकलन को संशोधित करना होगा ताकि दरमान में प्रस्तावित दरों के आधार पर आय को लेखबद्ध किया जाये या दरमानों में प्रस्तावित दर समंजित की जाये जिसमें वे राजस्व आकलन में सुविचारित दरों के साथ मेल खा सकें।</p>	<p>फार्म 4 में तदनुसार राजस्व आकलन संशोधित कर दिया गया है।</p> <p>फार्म 4 में राजस्व आकलन को संशोधित कर दिया गया है।</p>
<p>(iii)</p> <p>यह भी कि, भरे और खाली पोतांतरण कंटेनर से प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व आकलन में सीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित दरें सीसीटीपीएल द्वारा उसके प्रस्तावित दरमानों में प्रस्तावित दरों के अनुसार प्रतीत नहीं होती। सीसीटीपीएल को अपने राजस्व आकलन को संशोधित करना होगा ताकि दरमान में प्रस्तावित दरों के आधार पर आय को लेखबद्ध किया जाये या दरमानों में प्रस्तावित दर समंजित की जाये जिसमें वे राजस्व आकलन में सुविचारित दरों के साथ मेल खा सकें।</p>	<p>विदेशगामी पोतांतरण दरें दरमानों में प्रस्तावित दरों से मेल खाती हैं। तटीय, पोतांतरण प्रशुल्क के मामले में, राजस्व आकलन में सुविचारित प्रशुल्क दरमानों में सुविचारित प्रशुल्क दरमानों में सुविचारित दरों के अनुसार संशोधित की गई है।</p> <p>[सीसीटीपीएल ने पोतांतरण कंटेनरों के प्रशुल्क परिकलन का एक विवरण दिया है जो पोतांतरण के लिए सुविचारित दरों की संरचना दर्शाता है (अनुलग्नक 3)]।</p>
<p>(iv)</p> <p>प्राधिकरण ने 24 जुलाई 2019 के आदेश संख्या टीएमपी/12/2019-एमयूसी के द्वारा पहले वर्ष के लिए 155/- रु. प्रति कंटेनर और अगले वर्ष के लिए 165/- रु. प्रति कंटेनर की दर से अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार निर्धारित किया था जिसे महापत्तन न्यासों और बीओटी टर्मिनलों के दरमानों में निर्धारित किया जाना था। लेकिन सीसीटीपीएल ने अपने राजस्व आकलनों में 157/-रु. प्रति कंटेनर की दर को सुविचार में लिया प्रतीत होता है। सीसीटीपीएल को राजस्व आकलन को संशोधित करना होगा ताकि 165/-रु. प्रति कंटेनर की दर पर आधारित आय</p>	<p>फार्म नं.4 के अंतर्गत राजस्व आकलन और दरमानों को यथापेक्षित ठीक कर दिया गया है।</p>

	लेखबद्ध की जा सके। इसके अतिरिक्त, सीसीटीपीएल को प्रस्तावित दरमान के क्रमांक (xvii) के भाग 3.12.13 में भी एमयूसी की दर को आशोधित करना होगा।	
(v)	फार्म नं.4 में, सीसीटीपीएल ने प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर 4.43 करोड़ रु. के राजस्व को सीएफएस राजस्व के रूप में दर्शाया है। इस संबंध में, सीएफएस राजस्व आकलन के समर्थन में सीसीटीपीएल गणना प्रस्तुत करे।	[सीसीटीपीएल ने सीएफएस राजस्व आकलन की गणना प्रस्तुत की है (अनुलग्नक 4)]
(vi)	फार्म 4 में सीसीटीपीएल ने राजस्व आकलन में 12.10 करोड़ रु. तक की छूट लेखबद्ध की है। इस संबंध में, यह बताया जाता है कि फार्म 4 का प्रयोजन यह स्थापित करना है कि सभी प्रशुल्क मदों से निर्धारित राजस्व का योग, दरमान में यथाप्रस्तावित, एआरआर के भीतर है। छूट देना सीसीटीपीएल का वाणिज्यिक निर्णय है। यह जरूरी नहीं कि यह फार्म 4 में यह राजस्व आकलन का भाग बने अन्यथा भी, दरमानों में दरें, अधिकतम स्तर होती हैं और सीसीटीपीएल को यह स्वतंत्रता प्राप्त है कि वह कम प्रशुल्क की उगाही करें।	छूट को हटा दिया गया है। संशोधित फार्म 4 संलग्न है। इन छूटों पर वास्तविक परिणाम प्रस्तुत करते समय दावा किया जायेगा।
घ.	<u>प्रस्तावित दर मान</u>	
(i)	यह स्मरण कराया जाता है कि इस प्राधिकरण ने 30 सितंबर 2008 के आदेश संख्या टीएएमपी/46/2007-सीसीटीपीएल में यार्ड प्रचालनों के प्रचलित समेकित प्रभारों को खोला था। उक्त आदेश के अनुसार खोले जाने का प्रभाव सीसीटीपीएल द्वारा अपने प्रस्तावित दरमानों में अंतर्विष्ट किया गया प्रतीत नहीं होता। दरमानों में वांछित परिवर्तन किये जाएं और फार्म 4 में उक्त परिवर्तनों के आलोक में समीक्षा की जाए।	राजस्व आकलन और दरमान ठीक कर दिये गए हैं।
(ii)	प्रस्तावित दरमान में ब्याज की दांडिक दर को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 5.4.1 के अनुरूप आशोधित किया जाए।	उक्त के लिए दरमानों को आशोधित कर दिया गया है।
(iii)	टिप्पणी संख्या 2.11 में निर्धारित छूट की मात्रा में किसी परिवर्तन का प्रस्ताव न करने के कारण स्पष्ट करें।	खोलना/बंद करना कार्यकलाप पोत पर किये जाते हैं, जबकि कंटेनरों के लदान/उत्तरायी का परिचालन पोतों के अन्य खंडों में चलता रहता है। चूंकि गैंग लदान/उत्तरायी परिचालन निकटता से करते हैं, इसलिए उनका अपने आप को कार्गो और पोत को शून्य नुकसान सुनिश्चित करने के लिए सभी बचाव पूर्वोपायों में प्रशिक्षित होना आवश्यक है। अतः टर्मिनल परिचालक सामान्यतः यह सुनिश्चित करते हैं कि उनके द्वारा प्रशिक्षित गैंग उनके कार्यकलाप करेंगे। इस कार्यकलाप की क्रांतिक प्राकृति के कारण हम यह प्रस्ताव

		<p>करते हैं कि बाहरी श्रमिक गैंग के उपयोग के विकल्प को छोड़ दिया हाए। प्रशुल्क प्रस्ताव में लंबे परिवहन पोतों से कंटेनर लदान/उत्तरायी के लिए प्रहस्तन प्रशुल्क में घटाई की संकल्पना की गई है। लागतों में कई गुण वृद्धि के बावजूद कंटेनरों के लिए, अन्य पोत से कंटेनर लदान/उत्तरायी ही डब्ल्यूपीआई के 1.13% वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। अतः छूट की प्रमाणी में किसी परिवर्तन का प्रस्ताव नहीं किया गया है। जैसा ऊपर उल्लेख किया गया है, हम अनुरोध करते हैं कि बाहरी श्रम गैंग के उपयोग के इस विकल्प को हटा दिया जाए।</p>
(iv)	प्रस्तावित टिप्पणी संख्या 2.12 की सार्थकता को स्पष्ट किया जाये, यह दिया गया है कि वर्ष 2007, 2008 और 2009 के लिए उत्पादकता का बैंचमार्क स्तरों के संदर्भ में सार्थकता दी जाती है।	जैसा उल्लेख किया गया है, वर्तमान स्थिति में टिप्पणी 2.12 सार्थक नहीं है, अतः दरमानों को इस खंड से हटा दिया गया है।
(v)	'तीर्तीय आयात कंटेनरों' तथा 'स्थानीय सुपुर्दगी की हैसियत में परिवर्तन' के संबंध में निशुल्क दिवसों की संख्या 3 से बढ़ाकर 10 दिन करना तथा तीर्तीय निर्यात कंटेनरों के संबंध में 7 से 10 दिन करने को स्पष्ट किया जाये।	टर्मिनल के भीतर/बाहर निर्यात/ आयात कंटेनरों का प्रवाह इस समय तीर्तीय पोतों का आना सीधा नहीं है, इसलिए, नवजात तीर्तीय व्यापार को सुविधा प्रदान करने और प्रोत्साहित करने के लिए तीर्तीय कंटेनरों के लिए निशुल्क दिवस बढ़ाये गए हैं।
(vi)	पोतांतरण कंटेनरों के लिए निशुल्क दिवसों की संख्या 30 से घटाकर 10 करने के कारण स्पष्ट किये जाएं।	सामान्यतः पोतांतरण कंटेनरों को मध्यवर्ती टर्मिनलों में नहीं रखा जाता क्योंकि आगे की मूवमैंट के लिए गति अनिवार्य है। व्यापार से फीडबैक पर सुविचार करते हुए, हम निशुल्क दिवस में 30 से 20 दिन करने का प्रस्ताव करते हैं। तदनुसार दरमान को संशोधित कर दिया गया है।
(vii)	'आयात लदे डीपीडी-सीधे फैक्ट्री को' के लिए नई भंडारण अनुसूची लागू करने के कारण स्पष्ट किये जाएं।	सीधे फैक्ट्री को आयातित लदे कंटेनर क्लीयर हो जाने पर टर्मिनल से सीधे अंतिम प्रयोक्ता को सुपुर्दगी कर दी जाती है, यानी इन्हें शिपिंग लाइनों द्वारा कंटेनर फ्रेट स्टेशनों को नहीं ले जाया जाता और सुपुर्दगी सीएफएस से की जाती है। सीधे सुपुर्दगी की यह सुविधा अंतिम प्रयोक्ताओं की लागतों को कम करने के उद्देश्य से सीमाशुल्क द्वारा उपलब्ध करायी गई है। इस सुविधा के समर्थन और प्रोत्साहन के लिए अधिक निशुल्क दिवसों का प्रस्ताव किया गया है।
(viii).	यह देखा जाता है कि सीसीटीपीएल ने भाग 3.12.13 में 3 सेवाओं के लिए प्रभार लागू किये हैं अर्थात् स्लिंगों की व्यवस्था और कंटेनरों की सफाई। इस संबंध में सीसीटीपीएल निम्नलिखित स्पष्ट/प्रस्तुत करे:	<p>प्रस्तावित सेवाओं की किसी संशोधित दरमान में दर्शायी गई है नामतः</p> <p>(i). कंटेनर जिन्हें नियमित उपस्कर के प्रयोग से प्रहस्त नहीं किया जा सकता, ग्राहक के अनुरोध पर उत्तरायी/लदान स्लिंगों का प्रयोग करके उसे प्रहस्त करना।</p> <p>(ii). ग्राहक के अनुरोध पर खाली कंटेनरों की सफाई करना। [सीसीटीपीएल ने स्लिंगों की आपूर्ति और कंटेनरों की सफाई के लिए प्रशुल्क निकालने की गणना प्रस्तुत की है (अनुलग्नक 5)] गणना में राजस्व हिस्सा, मानव शक्ति</p>

	गणना।	लागत, स्लिंग लागत और कंटेनर की सफाई के लिए उपस्कर लागत को सुविचार में लिया गया है।
(ix).	इस प्राधिकरण ने श्रीलंका और बांग्लादेश के सीमांतर्गत जल क्षेत्र के माध्यम से होकर एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन को पोत और कार्गो मूव पर रियायती तटीय प्रशुल्क के निर्धारित उपबंधों के बारे में केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमाशुल्क बोर्ड, राजस्व विभाग, वित्त मंत्रालय के 11 मई 2018 को जारी अधिसूचना संख्या 38/2018-सीमाशुल्क (एनटी) के निबंधन में 26 नवंबर, 2015 के सामान्य अंगीकरण आदेश संख्या टीएमपी/53/2015-वीओसीपीटी में 25 सितंबर 2018 को एक संशोधन आदेश संख्या टीएमपी/53/2015-वीओसीपीटी पारित किया और सभी महापत्तन न्यासों और उनमें परिचालित बीओटी परिचालकों, सीसीटीपीएल सहित, के लिए सामान्य अंगीकरण आदेश के रूप में जारी किया। लेकिन, ऐसा प्रतीत होता है कि सीसीटीपीएल ने कॉमन अंगीकरण आदेश के अनुरूप प्रस्तावित दरमान में उपयुक्त टिप्पणियां अंतर्विष्ट नहीं की हैं। कॉमन अंगीकरण आदेश की निर्धारित सभी टिप्पणियां अंतर्विष्ट की जानी हैं।	प्रस्तावित दरमान के खंड 2.12 को तदनुसार अद्यतन कर दिया गया है।
(x)	सीसीटीपीएल पुष्टि करे कि इसने अपने प्रस्तावित दरमानों में यथा प्रस्तावित सभी प्रशुल्क मदों की आय की आकलित किया है।	यह पुष्टि की जाती है कि सीसीटीपीएल ने अपने दरमानों में यथाप्रस्तावित सभी प्रशुल्क मदों की आय को आकलित किया है।

8.2. जैसा ऊपर चर्चा की गई है, अतिरिक्त सूचना और स्पष्टीकरण भेजते समय, सीसीटीपीएल ने दायर विभिन्न प्रशुल्क फार्मौ में संशोधन किया है और साथ ही संशोधित प्रारूप दरमान भी प्रस्तुत किए हैं। सीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत एआरआर परिकलन उनके 23 जुलाई 2020 के आरंभिक प्रस्ताव और 16 अक्टूबर, 2020 के ई-मेल द्वारा भेजे गए की तुलनात्मक स्थिति नीचे सारणीबद्ध की जाती है:

क्र.सं.	विवरण	23 जुलाई 2020 के आरंभिक प्रस्ताव के अनुसार			16 अक्टूबर, 2020 के संशोधित प्रस्ताव के अनुसार		
		2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
(1).	<b>कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)</b>						
(i).	प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	22,152	19,445	20,175	22,152	19,445	20,175
(ii).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	78	967	87	78	967	87
	<b>कुल व्यय 1=(i)+(ii)</b>	22,230	20,412	20,262	22,230	20,412	20,262
(2).	उन मदों का समंजन जहाँ इंडएस (लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार) और						

	आईजीएएपी के आंकड़ों में भिन्नता पाई जाती है।						
(i).	मूल्यहास	-	-	-	-	-	-
(ii).	व्यय की अन्य मदें, यदि कोई हो, सूचीबद्ध की जायें	-	-	-	-	-	-
	<b>समायोजनों का योग 2=(i)+(ii)</b>	-	-	-	-	-	-
(3).	<b>घटाएं समायोजन:</b>						
(i).	पत्तन को प्रदत्त वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा	(8,279)	(8,060)	(8,423)	(8,279)	(8,060)	(8,423)
(ii).	करों के विलम्बित भुगतान पर व्याज	(16)	(949.5)	(67)	(16)	(949.5)	(67)
(iii).	ओवरड्राफ्ट / टर्म क्रृष्ण पर व्याज	(24)	(0.8)	(4)	(24)	(0.8)	(4)
(iv).	अप्राप्य और संदिग्ध क्रृष्णों के लिए प्रावधान	-	(6)	(62)	-	(6)	(62)
(v).	कम खपत वाली माल सूची के लिए प्रावधान	(22)	-	-	(22)	-	-
(vi).	उधार लागत के समंजन के रूप में विनिमय अंतर	-	-	-	(19)	-	-
(vii).	अन्य उधार लागतें	-	-	-	(18)	-	-
(viii).	वित्तीय आस्तियों और दायित्वों के अंतरण पर निवल विनिमय हानि	-	-	-	(17)	-	-
	<b>3 का योग = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)]</b>	(8,342)	(9,016)	(8,556)	(8,395)	(9,016)	(8,556)
(4).	जमा: ग्राह्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुसार	6,021	5,861	6,126	6,021	5,861	6,126
(5).	सभी समायोजनों के पश्चात् कुल व्यय <b>(5 = 1+2+3)</b>	19,909	17,257	17,832	19,855	17,257	17,832
(6).	ऋण 5 का औसत व्यय = [ वाई 1 + वाई 2 + वाई 3 ] / 3		18,832			18,315	
(7).	<b>नियोजित पूँजी</b>						
	(i). सकल स्थायी आस्तियां (संपत्ति, प्लांट और उपस्कर) 31 मार्च 2019 को (आईजीएएपी के अनुसार)		59,468			60,632	

	(ii). जमा: प्रगति अधीन कार्य 31 मार्च 2019 को (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)	-	-
	(iii). जमा: कार्यशील पूँजी प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.6 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार	2,030	2,022
	(क). माल सूची	197	197
	(ख). विभिन्न देनदार	530	528
	(ग). रोकड़	1,304	1,298
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग	2,030	2,022
	(iv). कुल नियोजित पूँजी [(i)+(ii)-(iii)]	<b>61,498</b>	<b>62,654</b>
(8).	क्रमांक 7(iv) में नियोजित पूँजी पर 16% प्रतिलाभ	9,840	10,025
(9).	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) 31 मार्च 2019 को [ (6)+(8) ]	28,172	28,339
(10).	एआरआर में 2019-20 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100% पर सूचकांकन अर्थात् 4.26%।	<b>29,372</b>	<b>29,546</b>
(10 क)	एआरआर में (10 के अनुसार) 2020-21 के लिए लागू सूचकांकन @1.13%।	<b>29,704</b>	<b>29,880</b>
(11).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) जैसा ऊपर क्रमांक 10 में दिया गया है।	<b>29,704</b>	<b>29,880</b>
(11 क)	पूर्व अतिरेक का स्वेच्छिक समंजन – हम आपका ध्यान अनुलग्नक 1 के खंड 5 “प्रस्ताव की विशिष्टताएं” की ओर आकर्षित करते हैं। इस संबंध में, हम जबकि किसी पूर्व अतिरेक को स्वीकार नहीं करते, लेकिन यदि कोई ऐसा अतिरेक प्रस्पर चर्चा या मद्रास उच्च न्यायालय के निर्णय से निकलता है तो हमारे द्वारा छोड़े गये 22,257 लाख रु (7419 लाख रु x 3) को उसके प्रति समंजित किया जाना चाहिये।	<b>7,419</b>	<b>6,356</b>
(12).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित दरमान, पर राजस्व आकलन ऊपर क्रमांक 11 पर आकलित।	<b>22,285</b>	<b>23,524</b>

9. सीसीटीपीएल के प्रस्ताव के संवीक्षण के आधार पर हमारे 25 अगस्त, 2020 के पत्र के द्वारा लाइसेंस प्रदाता पत्तन सीएचपीटी को भी अतिरिक्त सूचना /स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया। 29 सितंबर, 2020 के अनुस्मारक के पश्चात्, सीएचपीटी ने 8 अक्टूबर, 2020 के अपने पत्र के द्वारा उत्तर दिया। सीएचपीटी की टिप्पणियों को सीसीटीपीएल की टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए 15 अक्टूबर, 2020 के ई-मेल के द्वारा सीएचपीटी की टिप्पणियों का उत्तर दिया। सीसीटीपीएल ने अपने ईमेल दिनांक 16 अक्टूबर 2020 को चेन्नई के वें टिप्पणियों पर अपनी प्रतिक्रिया प्रस्तुत की है। हमारे द्वारा सीएचपीटी मांगी गई विशिष्ट टिप्पणियां और उन पर सीसीटीपीएल का प्रत्युत्तर, नीचे सारणीबद्ध किया जाता है।

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	सीएचपीटी का उत्तर	सीसीटीपीएल की टिप्पणी				
(i).	प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 1.9 में अंतर्विष्ट अनुबद्धता के अनुसार सीसीटीपीएल और सीएचपीटी के बीच हुए पृथक करार की प्रति दोनों पक्षों द्वारा विधिवत हस्ताक्षरित, प्रस्तुत की जाए।	सीसीटीपीएल से पृथक करार का निष्पादन प्रक्रियाधीन है। निष्पादन पर उसकी एक प्रति प्राधिकरण को भेज दी जायेगी।	हम सीएचपीटी की टिप्पणी से सहमत हैं।				
(ii).	सीसीटीपीएल द्वारा फार्म नं. 1 में प्रस्तुत एआरआर के आकलन पर सीएचपीटी अपनी टिप्पणी दे।	कोई टिप्पणी नहीं	कोई टिप्पणी नहीं				
(iii).	फार्म 4 में सीसीटीपीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 का औसत यातायात 6.48 लाख टीईयू दर्शाया है। 6.48 लाख टीईयू के उक्त औसत यातायात की सीएचपीटी पुष्टि कर।	सीसीटीपीएल द्वारा 3 वित्तीय वर्षों में प्रहस्त कार्गा इस प्रकार है:  2016-17 – 646319 टीईयू  2017-18 – 646482 टीईयू  2018-19 – 655385 टीईयू  औसत – 649395 टीईयू	सीसीटीपीएल द्वारा 3 वित्तीय वर्षों में प्रहस्त कार्गा इस प्रकार है:  2016-17 - 646319 टीईयू  2017-18 - 646481 टीईयू  2018-19 - 653675 टीईयू  औसत - 648825 टीईयू				
(iv).	सीएचपीटी प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व आकलन पर सीसीटीपीएल द्वारा फार्म 4 में यथाप्रस्तुत अपनी टिप्पणियां दें।	सीसीटीपीएल द्वारा अर्जित सकल राजस्व, सीएचपीटी के रिकार्ड के अनुसार 3 वर्षों के लिए इस प्रकार है:-  2016-17 – 222.98 करोड़ रु.  2017-18 - 217.11 करोड़ रु.  2018-19 – 226.97 करोड़ रु.	सीएचपीटी द्वारा सूचित किये गए सकल राजस्व में कवाड़ विक्री शामिल है और दी गयी छूट छोड़ दी गई हैं।				
(v).	सीसीटीपीएल द्वारा फार्म नं. 5 में प्रस्तुत प्रस्तावित दरमानों और मौजूदा दरमानों में सीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित परिवर्तनों/संशोधनों को उजागर करते हुए समग्र विवरण पर सीएचपीटी अपनी टिप्पणियां दें।	टर्मिनल ने एफसीएल और एलसीएल आयात और निर्यात कंटेनरों, आईसीडी आयात और निर्यात कंटेनरों तथा पोतांतरण कंटेनरों, घाटशुल्क प्रभारों आदि में 1.13% वृद्धि का प्रस्ताव किया है।  इसने 2008 से श्रमिक मजदूरी और अन्य प्रचालन लागतों में वृद्धि दर्शायी हुए कार्गो को भरने/खाली करने के लिए 28% वृद्धि और सीएफएस प्रभारों में अत्यधिक वृद्धि का प्रस्ताव किया है।	हम सीएचपीटी की टिप्पणियों से सहमत हैं।  कंटेनरों को भरने और खाली करने का कार्यकलाप और सीएफएस के कार्यकलाप अत्यधिक श्रमोन्युखी हैं। श्रम की लागत पिछले कई वर्षों से बढ़ गई है। नीचे सांविधिक न्यूनतम मजदूरी में वृद्धि दी जाती है:				
			<table border="1"> <tr> <td>वर्ष</td><td>न्यूनतम मजदूरी</td></tr> <tr> <td>2009</td><td>203 रु. प्रति</td></tr> </table>	वर्ष	न्यूनतम मजदूरी	2009	203 रु. प्रति
वर्ष	न्यूनतम मजदूरी						
2009	203 रु. प्रति						

			<table border="1"> <tr> <td></td><td>दिन</td></tr> <tr> <td>2020</td><td>629 रु. प्रति दिन</td></tr> </table> <p>वृद्धि 310% है। अन्य प्रचालन लागतें भी इन वर्षों में काफी बढ़ गई हैं। इस प्रकार प्रशुल्क में वृद्धि अनिवार्य है।</p> <p>हम सीएचपीटी की टिप्पणी से सहमत हैं।</p>		दिन	2020	629 रु. प्रति दिन
	दिन						
2020	629 रु. प्रति दिन						
(vi).	---	<p>सीसीटीपीएल ने मद्रास उच्च न्यायालय में रिट याचिका दायर की और वर्ष 2011 में प्राधिकरण द्वारा प्रभारों के संशोधन के संबंध में रोक आदेश प्राप्त कर लिया। वर्तमान प्रस्ताव में, सीसीटीपीएल ने उल्लेख किया है कि उसका प्रस्ताव मद्रास उच्च न्यायालय के समक्ष लंबित है प्राधिकरण को चुनौती देने वाली उनकी रिट याचिका संख्या 2011 की 12456 और 12457 तथा रिट याचिका संख्या 2011 की 22196 और 22197 उनके अधिकारों और शर्तों के पूर्वग्रह के बिना हैं।</p> <p>मैसर्ज सीसीटीपीएल ने प्रस्ताव की विशिष्टिताओं में यह भी उल्लेख किया है कि वे पूर्व अतिरेक को स्वीकार नहीं करेंगे और प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 3.1.1. को ध्यान में रखकर परस्पर चर्चा से लिए गए निर्णय के आधार पर स्वीकार करेंगे।</p>	<p>उक्त मुद्दों को सीसीटीपीएल के 23 जुलाई 2020 के पत्र में प्रस्ताव भेजते समय पहले ही कवर कर लिया गया है। हमें और कोई टिप्पणी नहीं करनी है।</p>				

10. इस मामले में संयुक्त सुनवायी संबंधी कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालयी रिकॉर्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए मतों और तर्कों का सार उनको पृथक से प्रेषित किया जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध कराए जाएंगे।

11. मामले के संसाधन के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रमा के आधार पर, निम्नलिखित सूचना उभर कर सामने आती है:-

(i). इस प्राधिकरण द्वारा चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (सीसीटीपीएल) के दरमान पिछली बार 25 मार्च 2011 को, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अनुसरण में, संशोधित किये थे। उक्त आदेश के द्वारा, इस प्राधिकरण ने सीसीटीपीएल के तब प्रचलित (यानी 19 जून 2008 के आदेश संख्या टीएमपी/45/2007-सीसीटीपीएल द्वारा सीसीटीपीएल के लिए अनुमोदित प्रशुल्क) प्रशुल्क पर अक्रास दा बोर्ड 35% की घटौती प्रभावी की थी। अपने प्रशुल्क में उक्त घटौती से उत्पीड़ित हो कर सीसीटीपीएल ने 25 मार्च, 2011 के प्रशुल्क आदेश के खिलाफ माननीय मद्रास उच्च न्यायालय में रिट याचिका संख्या 2011 की 12456 और 12457 दायर की। माननीय उच्च न्यायालय ने आदेश के

परिचालन पर रोक लगा दी और याचिकाकर्ता यानी सीसीटीपीएल को 19 जून 2008 के आदेश के अनुसार दरें (उच्च) प्रभारित करते रहने की अनुमति दे दी। रिट याचिका अभी भी माननीय न्यायालय में लंबित पड़ी है।

- (ii). इसी बीच, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 111 के अंतर्गत, नीति निदेश के रूप में, उन बीओटी प्रचालकों के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 जारी किये जो पहले 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के द्वारा शासित होते थे। एमओएस द्वारा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 जारी करने के फलस्वरूप, सीसीटीपीएल का प्रशुल्क निर्धारित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं और प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 को कार्यान्वित करने के लिए जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों द्वारा शासी होता है।
- (iii). इस पृष्ठभूमि में, सीसीटीपीएल प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 और प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 को कार्यान्वित करने के लिए जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों के अनुपालन में अपने प्रशुल्क के संशोधन के लिए जुलाई 2020 में एक प्रस्ताव लेकर आया। सीसीटीपीएल द्वारा चाहा गया संशोधन 19 जून 2008 के इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आदेश द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क पर है जिन्हें अब सीसीटीपीएल द्वारा माननीय न्यायालय के आदेश के आधार पर उगाहा जा रहा है।
- (iv). सीसीटीपीएल ने जुलाई 2020 में अपने दरमानों के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव दायर किया। तत्पश्चात्, अक्टूबर 2020 में, अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण देते समय, सीसीटीपीएल ने अशुद्धियों का सुधार करने के पश्चात् अपने प्रस्ताव को संशोधित किया। सीसीटीपीएल द्वारा किया गया उक्त सुधार केवल प्रशुल्क दायर करने के फार्मों में किया गया है और सीसीटीपीएल द्वारा जुलाई 2020 के अपने आरंभिक मूल प्रस्ताव में चाहीं गई बड़ोतरी में कोई परिवर्तन नहीं किया है। अक्टूबर, 2020 के संशोधित प्रस्ताव के साथ मामले की संक्रिया के दौरान सीसीटीपीएल और सीएचपीटी से मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण को इस विश्लेषण में सुविचार में लिया जाता है।
- (v).
  - (क). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का खंड 2.1 प्रत्येक बीओटी प्रचालक से वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) के निर्धारण की अपेक्षा करता है जो प्रस्ताव के प्रस्तुत करते समय तत्काल पहले के तीन वर्षों (वाई1), (वाई2) और (वाई3) के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार वास्तविक व्ययों के योग की औसत है तथा यह प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के और इस प्राधिकरण द्वारा जारी प्रक्रिया दिशानिर्देशों के खंड 2.2, 2.3.1 और 2.3.2 में निर्धारित कुछेक अपवर्जनों के अधीन होगा जमा वाई3 के 31 मार्च को ली गई नियोजित पूँजी के 16% पर प्रतिफल लिया जायेगा जो एक व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार/लागत लेखकार द्वारा विधिवत प्रमाणित हो।
  - (ख). सीसीटीपीएल ने तीन वर्षों अर्थात् 2016-17 (वर्ष1), 2017-18 (वर्ष2) और 2018-19 (वर्ष3) के लिए व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार से विधिवत् प्रमाणित लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के आधार पर वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का निर्धारण किया है। सीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2016-17 से 2018-19 के परिचालन व्यय तथा वित् एवं विविध व्यय के आंकड़े, संशोधित फार्म संख्या 1 में यथा सुविचारित, संबंधित वर्षों के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार बनाये गए हैं।
  - (ग). एआरआर का निर्धारण करते समय, यह पाया गया है कि सीसीटीपीएल ने उन मदों में कोई समंजन नहीं किया है जहाँ कहीं एआरआर परिकलन में इंड एस (भारतीय लेखांकन मानक) और भारतीय सामान्यतः स्वीकृत लेखांकन सिद्धांत (आईजीएएफी) में सूचित आंकड़ों में कोई विचलन होता है, जेसा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.3.2 में निर्धारित है। इस संबंध में,

सीसीटीपीएल ने बताया है कि वर्ष 2016-17 में आईजीएएपी से इंड एएस को लेखाओं के अंतरण के समय, सीसीटीपीएल ने अपनी सारी संपत्ति, प्लांट और उपस्कर (सेवा रियायत व्यवस्था के अंतर्गत कवर आस्तियों को छोड़कर) के 1 अप्रैल, 2015 को मान्य अग्रेनीत मूल्य के साथ जारी रहने का विकल्प चुना है, जिनका मूल्य पूर्व जीएएपी के अनुसार है, और उस अग्रेनीत मूल्य को ऐसी संपत्ति, प्लांट और उपस्कर की डीमड लागत के रूप में लिया है, जिसके कारण वित्त में कोई एंडएएस समायोजन नहीं होते हैं।

उपरोक्त के आधार पर और चूंकि फार्म 1 भी (जिसमें उक्त समायोजना लेखबद्ध होने आवश्यक है) एक चार्टरित लेखाकार द्वारा प्रमाणित है, इस संबंध में सीसीटीपीएल द्वारा यथा सूचित स्थिति पर विश्वास किया जाता है।

(घ). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 और 2.3.1 में यथा निर्धारित, सीसीटीपीएल ने निम्नलिखित व्ययों को अपवर्जित कर दिया है, जो प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 और 2.3.1 में निर्धारित उपबंधों के अनुरूप एआरआर परिकलन में ग्राह्य नहीं होते हैं। उक्त समंजनों पर विशेष रूप से चर्चा की जा रही है:-

(i). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का खंड 2.2, अन्य बातों के साथ-साथ, अनुबद्ध करता है कि उन मामलों में जहां बोली प्रक्रिया 29 जुलाई 2003 से पहले पूरी हो चुकी है, एआरआर परिकलन में बीओटी प्रचालक द्वारा भू-स्वामी पत्तन को संदेय रायल्टी/राजस्व हिस्सा, अगले उच्चतम बोलीकर्ता की सीमा तक, हिसाब में लिया जायेगा।

सीसीटीपीएल एक बीओटी प्रचालक है, जो जुलाई 2003 के पूर्व के काल का है। इस प्रकार, सीसीटीपीएल के मामले में, सीसीटीपीएल द्वारा लाइसेंस प्रदाता पत्तन सीएचपीटी को देय रायल्टी अगले उच्चतम बोलीकर्ता की सीमा तक लागत की एक मद के रूप में ग्राह्य है। तदनुसार, वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के वर्षों के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में दर्शायी गई रायल्टी का 72.72% सीसीटीपीएल द्वारा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुसार एआरआर परिकलन में सुविचार के लिया गया है। इसका अनुपालन तब भी किया गया था जब प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अंतर्गत सीसीटीपीएल के प्रशुल्क निर्धारित किये जा रहे थे।

(ii). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.3.1(ii) के अनुसार, सीसीटीपीएल ने वर्ष 2017-18 और 2018-19 के लेखा परीक्षित वार्षिक लेखाओं में दर्शाये गए अप्राप्य और संदिग्ध ऋणों के प्रावधान को अपवर्जित कर दिया है। इसी प्रकार, वर्ष 2016-17 में यथा प्रदर्शित कम खपत वाले भंडार और कलपुर्जों के लिए प्रावधान को भी अपवर्जित कर दिया है। सीसीटीपीएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे वर्ष 2016-17 के दौरान अप्राप्त और संदिग्ध ऋणों के प्रावधान को नहीं दर्शाते और वर्ष 2017-18 और 2018-19 के दौरान कम खपत वाले भंडार और कलपुर्जों के प्रावधान को नहीं दर्शाते।

(iii). सीसीटीपीएल ने करों के विलंबित भुगतान पर ब्याज, ओवरड्राफ्ट/मियादी ऋण पर ब्याज, उधार लागतों और अन्य उधार लागतों के समंजन के रूप में विनिमय भिन्नता को भी अपवर्जित किया है जैसा कि विचाराधीन संबंधित वर्षों के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में ‘वित्त लागतों’ की अनुसूची में दर्शाया गया है।

(iv). सीसीटीपीएल के वर्ष 2016-17 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में “अन्य व्यय” अनुसूची जो “वित्तीय आस्तियों और देयताओं के अंतरण पर निवल विनिमय हानि” की 16.80 लाख रु. की राशि को दर्शाया गया है, जिसे सीसीटीपीएल ने इस संबंध में हमारे द्वारा पूछे जाने के बाद एआरआर निकालने के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 2.3.1(ii) के उपबंधों के अनुसार अपवर्जित कर दिया है।

(v). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2, 2.3.1 और 2.3.2 में निर्धारित उपबंधों के अनुसरण में, जैसी ऊपर चर्चा की गई है, वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के वर्षों के लिए सीसीटीपीएल द्वारा 183.15 करोड़ रु. का औसत व्यय निकाला गया है।

(उ). (i). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.5 के अनुसार सीसीटीपीएल ने नियोजित पूंजी की गणना की है। नियोजित पूंजी में सकल स्थायी आस्तियां, आईजीएएपी के अनुसार निकाली गई, जमा 31 मार्च 2019 को प्रगति अधीन पूंजीगत कार्य शामिल हैं। सीसीटीपीएल ने आईजीएएपी के अनुसार सकल स्थायी आस्तियों की गणना प्रस्तुत की है जो चार्टरित लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित है। 31 मार्च 2019 को प्रगति अधीन पूंजीगत कार्य सीसीटीपीएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में ‘शून्य’ दर्शाया गया है। इस प्रकार, 31 मार्च 2019 को सीसीटीपीएल द्वारा यथा सुविचारित 606.32 करोड़ रु. की सकल स्थायी आस्तियों को इस विश्लेषण में सुविचा के लिए लिया जाता है।

(ii). प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.6 में कार्यशील पूंजी के निर्धारण के मानदंड अनुबद्ध है। कार्यशील पूंजी में मालसूची, विविध देनदार और रोकड़ शेष शामिल है जो प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.6 के अनुसार हैं। अतिरिक्त पूंजी की सूची की सीमा एक वर्ष का औसत उपभोग होगा और सूची की अन्य मदों के मामले में यह सीमा ईंधन को छोड़ कर भंडारों के छह माह का औसत उपयोग होगा। रोकड़ शेष की सीमा एक माह का नकद व्यय होगा। करारगत बाध्यताओं से प्रवाहित भू-स्वामी पत्तन को देय राजस्व हिस्सा/रायल्टी और पट्टा किराया/अनुज्ञासि शुल्क को विविध देनदार माना जाएगा।

(iii). सीसीटीपीएल ने कार्यार्थी कलपुर्जों और ईंधन को अपवर्जित करते हुए 1.97 करोड़ रु. तक की मालसूची को सुविचार में लिया है। एक विशिष्ट प्रश्न के उत्तर में, सीसीटीपीएल ने पुष्टि की कि 1.97 करोड़ रु. के उक्त आंकड़े में 6 महीने के भंडार और कलपुर्जों (ईंधन और कार्यार्थी कलपुर्जों को छोड़कर) के उपभोग की औसत शामिल है। सीसीटीपीएल द्वारा दिये गये उत्तर पर विश्वास किया जाता है।

(iv). सीसीटीपीएल ने 5.28 करोड़ रु. की राशि को फार्म 3 में कार्यशील पूंजी के अंतर्गत अनुज्ञेय विविध देनदारों के रूप में राजस्व हिस्से के अग्रिम भुगतान के रूप में सुविचार में लिया है। सीसीटीपीएल ने मार्च 2019 में उसके द्वारा सीएचपीटी को भुगतान की गई अग्रिम रायल्टी के 5.28 करोड़ रु. के समर्थन में बीजक की प्रति प्रस्तुत की। इस संबंध में यह बताया जाता है कि सीसीटीपीएल और सीएचपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुसार, 5 लाख टीईयू प्रति वर्ष के न्यूनतम गारंटी आद्योपांत (एमजीटी) के लिए प्रत्येक माह में रायल्टी/राजस्व हिस्सा अग्रिम दिया जायेगा। तदनुसार, लाइसेंस करार के अनुसार औसत मासिक राजस्व हिस्से का पूर्व

भुगतान 3.93 करोड़ निकलता है। [वर्ष 2018-19 के लिए अनुज्ञेय रॉयल्टी 61.26 करोड़ रु./वर्ष 2018-19 के लिए वास्तविक यातायात 648825 टीईयू x 5 लाख टीईयू का एमजीटी/ 12 महीने] और इस पर विश्लेषण में सुविचार किया जाता है।

- (v). सीसीटीपीएल द्वारा यथा सुविचारित 12.98 करोड़ रु. के रोकड़ शेष को वर्ष 2018-19 के लिए फार्म 1 में प्रदर्शित मूल्यहास और परिशोधन राशि को निकालकर एक महीने के औसत अनुज्ञेय व्यय के आधार पर हल्का सा माडरेट करके 12.93 करोड़ रु. कर दिया गया है। [(202.62 करोड़ रु.- 85.56 करोड़ रु. + 61.26 करोड़ रु. - 23.20 करोड़ रु.)/ 12 = 12.93 करोड़ रु.])।
- (vi). इस प्रकार, उपरोक्त चर्चा के आधार पर, कार्यशील पूंजी सीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित 20.22 करोड़ रु. के स्थान पर 18.83 करोड़ रु. सुविचार में ली जाती है।
- (vii). जैसा ऊपर स्पष्ट किया गया है, सकल स्थायी आस्तियां और कार्यशील पूंजी मिलाकर कुल नियोजित पूंजी सीसीटीपीएल द्वारा निकाली गई 626.54 करोड़ रु. के स्थान पर 625.15 करोड़ रु. बनती है।
- (च). प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.7 के अनुसार, संशोधित नियोजित पूंजी पर 16% की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिफल की गणना की जाती है जो 100.02 करोड़ रुपए बनती है जिसे वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) के परिकलन में सुविचार में लिया जाता है।
- (vi). एआरआर में तीन वित्तीय वर्षों 2016-17 से 2018-19 के लिए औसत व्यय जमा 16% आरओसीई शामिल होता है। जैसा ऊपर स्पष्ट किया गया है, आशोधनों के अधीन, सीसीटीपीएल द्वारा निकाले गए 283.39 करोड़ रु. के एआरआर के प्रति 283.17 करोड़ का एआरआर निकलता है।
- (vii). तत्पश्चात्, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.8 के अनुसार, उक्त एआरआर को वर्ष 2019-20 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के @100% पर सूचकांकित भी किया जाना है जो 4.26% है। तदनुसार, वर्ष 2019-20 के लिए सूचकांकित अधिकतम एआरआर 295.23 करोड़ रु. (अर्थात् 283.17 करोड़ रु. X 1.0426 करोड़ रु.) निकलता है। इसके अतिरिक्त, चूंकि वित्तीय वर्ष 2020-21 पहले ही आरंभ हो चुका है, सीसीटीपीएल वर्ष 2020-21 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई सूचकांकन का भी पात्र है जो वर्ष 2020-21 के लिए अधिकतम सूचकांकित एआरआर निकालने के लिए 1.88% है। इस प्राथिकरण ने 8 सितंबर, 2020 के आदेश संख्या टीएएमपी/7/2020-आईएसएचपीएल के द्वारा इंटरनैशलन सीपोर्ट (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड (आईएसएचपीएल) के दरमान अनुमोदित करते समय 2019-20 के सूचकांकित एआरआर पर वर्ष 2020-21 के लिए 100% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन की मंजूरी देते हुए इसी पद्धति को अपनाया था। लेकिन, इस मामले में, सीसीटीपीएल ने फार्म सं.1 में वर्ष 2020-21 के लिए अधिकतम सूचकांकित एआरआर के परिकलन के लिए डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के 60% को ही, यानी 1.13% (1.88 x 60%) सुविचार में लिया है। उक्त विसंगति को सुधार दिया गया है और 1.88% के डब्ल्यूपीआई को वर्ष 2020-21 के लिए अधिकतम सूचकांकित एआरआर निकालने के लिए सुविचार लिया जाता है। तदनुसार, अधिकतम सूचकांकित एआरआर वर्ष 2020-21 के लिए सीसीटीपीएल के अधिकतम सूचकांकित एआरआर के 298.80 करोड़ रु. के स्थान पर 300.78 करोड़ रु. निकलता है। विस्तृत एआरआर परिकलन अनुलग्नक पर संलग्न है। अधिकतम सूचकांकित एआरआर का सारांश इस प्रकार है:

(रु. करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	एआरआर परिकलन	
		सीसीटीपीएल द्वारा यथाप्रस्तुत	हमारे द्वारा यथा सुविचारित
1	औसत व्यय [वाई1+वाई2+वाई3]/3	183.15	183.15
2	31.03.2019 को नियोजित पूँजी; 31.03.2019 को प्रगति अधीन पूँजी और मानकों के अनुसार कार्यशील पूँजी सहित।	626.54	625.15
3	नियोजित पूँजी पर प्रतिफल @ <b>16%</b>	100.25	100.02
4	31 मार्च 2019 को एआरआर ( $4=1+3$ )	283.39	283.17
5	वर्ष 2019-20 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100% एआरआर का सूचकांकन (वर्ष 2019-20 के लिए 4.26%)	295.46	295.23
6	वर्ष 2020-21 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100% एआरआर का सूचकांकन (वर्ष 2020-21 के लिए 1.88%)  [वर्ष 2020-21 ने सीसीटीपीएल ने लागू डब्ल्यूपीआई के 100% एआरआर का सूचकांकन @ 60% पर लागू किया (2020-21 के लिए 1.13%)	298.80	300.78
7	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	298.80	300.78

(viii). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.9 के अनुसार, अधिकतम सूचकांकित एआरआर के अनुसार, ऊपर क्रमांक 6 में यथानिर्धारित, सीसीटीपीएल को अपने प्रस्तावित दरमान तैयार करने हैं। दरमान तैयार करने के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 2.10 के अनुसार, सुविचारित किये जाने वाला यातायात वाई1, वाई2 और वाई3 वर्षों के दौरान बीओटी प्रचालक द्वारा वास्तविक प्रहस्तित यातायात का औसत होगा जो संबंधित पत्तन द्वारा विधिवत प्रमाणित किया गया हो। सीसीटीपीएल द्वारा 2016-17 से 2018-19 के लिये सुविचारित औसत यातायात 6,48,825 टीईयू है। लेकिन लाइसेंस प्रदाता पत्तन सीएचपीटी द्वारा बताये गए आंकड़े 6,49,395 टीईयू हैं, जो मात्र 0.08% अधिक है। चूंकि सीएचपीटी द्वारा उल्लिखित अंतर निरर्थक है और इस बात को ध्यान में रखते हुए कि सीसीटीपीएल ने राजस्व आकलन के लिए औसत यातायात का कंटेनर मिश्रित के साथ समाधान किया है, यह प्राथिकरण सीसीटीपीएल द्वारा अपनी गणना में यथासुविचारित औसत यातायात आंकड़ों के आधार पर आगे बढ़ने को प्रवृत्त है।

(ix). प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 2.11.1 के अनुसार, बीओटी प्रचालकों को यह छूट प्राप्त है कि वे अपने वाणिज्यक निर्णय के आधार पर बाजार के अनुरूप दरों का निर्धारित करें और दरमान अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर रखें और यह व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार से विधिवत प्रमाणित हो। प्रस्तावित दरमान तैयार करते समय, सीसीटीपीएल ने मौजूदा प्रशुल्क पर 1.13% की सामान्य वृद्धि का

प्रस्ताव किया है सिवाय बांधने/खोलने संबंधी प्रभारों में लगभग 28% की वृद्धि के प्रस्ताव को छोड़कर, और प्रशीतन कंटेनरों के मामले में 11% की वृद्धि का प्रस्ताव किया है।

सीसीटीपीएल ने राजस्व आकलन की विस्तृत गणना प्रस्तुत की है जिसमें उन्होंने प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 2.11.1 के अनुसार वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के वर्षों के लिए तुलनात्मक औसत यातायात के लिए प्रस्तावित दरमान में प्रत्येक मद को दर्शाया है। प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर सीसीटीपीएल द्वारा यथानिर्धारित राजस्व आकलन 235.25 करोड़ रु. है। यह 300.78 करोड़ रु. के अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) से कम है, जैसी पहले चर्चा की गई है। इस प्रकार 65.54 करोड़ रु. का अंतर रह जाता है, जिसे सीसीटीपीएल द्वारा अनक्वर छोड़ दिया गया है। राजस्व आकलन विवरण को, सीसीटीपीएल द्वारा यथा आकलित, एक चार्टरित लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित किया गया है।

- (x). इस प्राधिकरण ने 30 सितंबर, 2008 के अपने आदेश संख्या टीएएमपी/46/2007-सीसीटीपीएल के द्वारा सीसीटीपीएल के तब प्रचलित दरमानों के भाग 3.1.3., 3.2.2. और 3.3.3 में निर्धारित यार्ड परिचालनों के तब प्रचलित समग्र प्रभारों को अनबंडल कर दिया था। चूंकि सीसीटीपीएल द्वारा जुलाई 2020 के प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत प्रस्तावित दरमानों में उक्त आदेश के अनुसार अनबंडलिंग प्रभाव को अंतर्विष्ट किया नहीं पाया गया था, सीसीटीपीएल ने अक्टूबर, 2020 के अपने प्रस्ताव में अपने प्रस्तावित दरमानों में वांछित परिवर्तन कर दिये गए बताये हैं। लेकिन, यह देखा जाता है कि जबकि सितंबर, 2008 के आदेश में अनबंडलिंग प्रभाव भाग 3.1.3 (क), 3.1.3 (ख), 3.3.3 (क) और 3.3.3 (ख) में अंतर्विष्ट कर दिये गए हैं, परंतु सीसीटीपीएल द्वारा अपने प्रस्तावित दरमानों के भाग 3.2.2 के मामले में अनबंडलिंग प्रभाव को अंतर्विष्ट किया प्रतीत नहीं होता। सीसीटीपीएल द्वारा अपने प्रस्तावित दरमानों में उसके अपवर्जन का कोई कारण नहीं बताया है। यह मान लिया जाता है कि यह सीसीटीपीएल की ओर से अपने प्रस्तावित दरमानों में इस उपबंध को अंतर्विष्ट करने में भूल हो गई है। इस प्राधिकरण द्वारा 30 सितंबर, 2008 के अपने आदेश द्वारा भाग 3.2.2 के संबंध में यथानुमोदित अनबंड प्रभारों को सीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित भाग 3.2.2 प्रभारों में उपयुक्त वृद्धि के साथ अंतर्विष्ट किया जाता है।
- (xi). मौजूदा दरमान का खंड 2.12 वर्ष 2008 और 2009 में प्राप्त किये जाने वाले उत्पादकता स्तर का बैंचमार्क निर्धारित करता है। चूंकि उक्त खंड आज के समय में कोई संबंध नहीं रखता, उक्त खंड को सीसीटीपीएल द्वारा विलुप्त करने का प्रस्ताव किया है, जिसे इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया जाता है।
- (xii). मौजूदा दरमान का खंड 2.11 निर्धारित करता है कि यदि टर्मिनल उपयोक्ता पोत में सभी कंटेनरों को बांधना परिचालनों के लिए बांधना/खोलना गैंग, सीसीटीपीएल की पूर्वानुमति से, उपलब्ध करवाता है तो खंड 3.1.1, 3.2.1, 3.3.1 और 3.4 में निर्धारित प्रहस्तन प्रभारों में 33/- रु. की छूट स्वीकार की जाएगी, बशर्ते टर्मिनल उपयोक्ता सुरक्षा विनियमों का पालन करने के लिए सहमत हो। इस संबंध में, सीसीटीपीएल ने बताया है कि खोलने/बांधने का काम श्रमिकों के एक गैंग द्वारा पोत पर ही किया जाता। उन्हें, कार्गो और पोत का शून्य जोखिम सुनिश्चित करने के लिए सभी सुरक्षा पूर्वोपायों में प्रशिक्षित किया जाना अनिवार्य होता है। इस स्थिति को देखते हुए, सीसीटीपीएल ने बताया है कि वह यह सुनिश्चित करते हैं कि उनके द्वारा प्रशिक्षित गैंग ही यह कार्यकलाप करें। अतः इस कार्यकलाप की क्रांतिक प्राकृति को देखते हुए, सीसीटीपीएल ने प्रस्ताव किया है कि बाहरी श्रमिक गैंग के प्रयोग के विकल्प को अपवर्जित कर दिया जाए। सुरक्षा पहलुओं को देखते हुए, जैसे सीसीटीपीएल ने स्पष्ट किये हैं, सीसीटीपीएल का प्रस्ताव कि टर्मिनल प्रयोक्ता द्वारा लगाये जाने वाले गैंग प्रयोग पर छूट निर्धारित किये जाने वाले गैंग

प्रयोग पर छूट निर्धारित किये जाने संबंधी मौजूदा टिप्पणी को विलुप्त किया जाए, अनुमोदित किया जाता है।

- (xiii). सीसीटीपीएल ने खंड 1.21 में लंबे परिवहन पोतों के संबंध में, एक नई परिभाषा को लागू किया है जो यह बताती है कि लंबे परिवहन वाले पोत वे पोत होंगे जिनका उद्दम/गंतव्य स्थान अमरीका/यूरोप/अफ्रीका महाद्वीपों में किन्हीं पत्तनों अथवा सिंगापुर/मलेशिया से इतर पत्तनों में होगा। साथ ही साथ, सीसीटीपीएल ने लंबे परिवहन विदेशगामी पोतों के लिए अलग से प्रशुल्क भी लागू किया है। अन्य विदेशगामी पोतों से उतारे/लादे गए अन्य कंटेनरों की तुलना में लंबे परिवहन वाले पोतों से उतारे/लादे गए कंटेनरों का प्रशुल्क कम रखा गया है, ताकि लंबे परिवहन पोतों को प्रोत्साहित किया जा सके और उद्दम/गंतव्य कंटेनरों को और ज्यादा आकर्षित किया जा सके। लाइसेंस प्रदाता पत्तन सीएचपीटी ने भी इस स्थित को स्वीकार किया है। लंबे परिवहन वाले पोतों पर लादे/उतारे गए कंटेनरों से आय को सीसीटीपीएल ने प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर अपने राजस्व आकलन में लेखबद्ध किया है। अतः यह प्राधिकरण लंबे परिवहन वाले पोतों की परिभाषा को अंतर्विष्ट करने के साथ-साथ लंबे परिवहन वाले पोतों से उतारे/लादे गए कंटेनरों के लिए अलग से प्रशुल्क का अनुमोदन, सीसीटीपीएल द्वारा यथाप्रस्तावित, करने को प्रवृत्त है।
- (xiv). सीसीटीपीएल ने ‘तटीय आयात कंटेनरों’ के संबंध में निशुल्क दिन 3 से 10 करने और ‘हैसियत को स्थानीय सुपुर्दगी में परिवर्तित’ करने का प्रस्ताव किया है और तटीय निर्यात कंटेनरों के मामले में निशुल्क दिनों को 7 से 10 करने का भी प्रस्ताव इस आधार पर किया है कि टर्मिनल के भीतर/बाहर निर्यात/आयात कंटेनरों के प्रवाह को तटीय पोतों के आने के साथ सुरक्षित नहीं है और कि अतिरिक्त निशुल्क दिवसों से तटीय व्यापार का भंडारण लागत घटाने में सहायता मिलेगी और इस प्रकार उदीयमान तटीय व्यापार को सुविधा और प्रोत्साहन मिलेगा।  
प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 को कार्यान्वित करने के लिए जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों का खंड 9.10.1 व्यक्तिक बीओटी प्रचालकों को निशुल्क दिन प्रस्तावित करने की अनुमति देता है। तदनुसार, सीसीटीपीएल का प्रस्ताव तटीय कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों के निशुल्क दिवसों में वृद्धि चाहता है। यह एक स्वागत योग्य कदम है और यह प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 की अनुबद्धताओं के भीतर भी है। अतः निशुल्क दिवसों में प्रस्तावित वृद्धि अनुमोदित है।
- (xv). चूंकि पोतांतरण कंटेनर सामान्यतः मध्यवर्ती टर्मिनल में नहीं रखे जाते, क्योंकि आगे की मूवमैंट की गति अनिवार्य है, सीसीटीपीएल ने जुलाई 2020 के आरंभिक प्रस्ताव में पोतांतरण कंटेनरों के मामले में निशुल्क दिवसों की संख्या 30 से घटाकर 10 दिन करने का प्रस्ताव किया। लेकिन, बाद में, अक्टूबर, 2020 के अपने प्रस्ताव में, सीसीटीपीएल ने व्यापार से प्राप्त फीडबैक के आधार पर पोतांतरण कंटेनरों के मामले में निशुल्क दिवसों को घटा कर 30 से 20 दिन करने का प्रस्ताव किया है।  
जैसा पहले बताया गया है प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 को कार्यान्वित करने के लिए जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों का खंड 9.10.1 व्यक्तिक बीओटी प्रचालकों को निशुल्क दिन प्रस्तावित करने की अनुमति देता है। तदनुसार, पोतांतरण कंटेनरों के लिए निशुल्क दिवसों को घटाने का सीसीटीपीएल का प्रस्ताव प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं के भीतर ही है। यह भी कि किसी भी प्रयोक्ता ने निशुल्क दिवसों में घटौती के प्रस्ताव पर विशिष्ट आपत्ति नहीं की है। अतः निशुल्क दिवसों में घटौती का प्रस्ताव अनुमोदित है।
- (xvi). सीसीटीपीएल ने सूचित किया है कि सीमाशुल्क द्वारा सीधे सुपुर्दगी की सुविधा का पहल प्रयास किया है। इसके अंतर्गत कंटेनरों को क्लीयर कर दिया जाता है और अंतिम उपभोक्ता द्वारा टर्मिनल से सीधे सुपुर्दगी ले ली जाती है। इससे अंतिम प्रयोक्ता की लागतें घट जाती हैं। इस सुविधा के फलस्वरूप,

सीसीटीपीएल ने अपने प्रस्तावित दरमानों में ‘आयातित लदे डीपीडी-सीधे फैक्ट्री को’ के लिए नई भंडारण अनुसूची जोड़ी है। इस सुविधा का प्रयोग बढ़ाने और सहायता करने के लिए, सीसीटीपीएल ने सामान्य आयात कंटेनरों के लिए मात्र 3 दिन की निशुल्क अवधि के स्थान पर 5 दिन की निशुल्क अवधि का प्रस्ताव किया है। इस बारे में सीसीटीपीएल के निर्णय पर भरोसा किया जाता है। अतः यह प्राधिकरण ‘आयातित लदे कंटेनर डीपीडी-सीधे फैक्ट्री को’ की भंडारण अनुसूची को, सीसीटीपीएल द्वारा यथाप्रस्तावित, अनुमोदित करने को प्रवृत्त है।

- (xvii). सीसीटीपीएल ने भाग 3.12.13 में 2 सेवाओं के लिए प्रभार लागू किये हैं नामतः स्लिंगों की व्यवस्था करना और कंटेनरों की सफाई। 450/-रु. प्रति कंटेनर की दर से ‘स्लिंगों की व्यवस्था’ करने की सेवा ग्राहक के अनुरोध पर तब उपलब्ध करायी जाती है जब कंटेनर को नियमित उपस्कर के प्रयोग से प्रहस्त नहीं किया जा सकता तो कंटेनर की उत्तरायी/लदान के लिए स्लिंगों का प्रयोग करना लाजिमी हो जाता है। जहां तक 450/-रु. प्रति कंटेनर पर “कंटेनर की सफाई का प्रश्न है, यह सेवा भी खाली कंटेनर को साफ करने के लिए ग्राहक के अनुरोध पर प्रदान की जाती है। चूंकि किसी भी प्रयोक्ता ने उक्त दोनों सेवाओं के लिए प्रस्तावित उगाही लागू करने पर कोई विशिष्ट आपत्ति नहीं की है, और चूंकि यह वैकल्पिक सेवा है, जो ग्राहक के अनुरोध करने पर ही प्रदान की जायेगी, स्लिंगों की व्यवस्था करना और कंटेनरों की सफाई के प्रभार लागू करना, सीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित, अनुमोदित है।
- (xviii) इस प्राधिकरण ने श्रीलंका और बांग्लादेश के सीमांतर्गत जल क्षेत्र के माध्यम से होकर एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन को पोत और कार्गो मूव पर रियायती तटीय प्रशुल्क के निर्धारित उपबंधों के बारे में केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमाशुल्क बोर्ड, राजस्व विभाग, वित्त मंत्रालय के 11 मई 2018 को जारी अधिसूचना संख्या 38/2018-सीमाशुल्क (एनटी) के निबंधन में 26 नवंबर, 2015 के सामान्य अंगीकरण आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी में 25 सितंबर 2018 को एक संशोधन आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी पारित किया और सभी महापत्तन न्यासों और उनमें परिचालित बीओटी परिचालकों, सीसीटीपीएल सहित, के लिए सामान्य अंगीकरण आदेश के रूप में जारी किया। सीसीटीपीएल ने कॉमन अंगीकरण आदेश के अनुसरण में प्रस्तावित दरमानों में उपयुक्त टिप्पणी शामिल की है।
- (xix). इस प्राधिकरण ने 24 जुलाई 2019 के अपने आदेश संख्या टीएएमपी/12/2019-एमयूसी के द्वारा सभी महापत्तन न्यासों और उनमें परिचालित बोर्डों प्रचालकों से डीएमआईसीडीसी संभरण डाटा बैंक (एलडीबी) के लिए संशोधित अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार (एमयूसी) अनुमोदित किये। इसलिए, डीएमआईसीडीसी द्वारा कंटेनरों पर दी जा रही संभरण डाटा बैंक सेवा के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित एमयूसी सभी महापत्तन न्यासों और उनमें परिचालित बीओटी टर्मिनलों पर कॉमन अंगीकरण के लिए दो वर्ष की अवधि के लिए लागू है और यह सीसीटीपीएल के मामले में भी लागू होते हैं। सीसीटीपीएल ने अपने प्रस्तावित दरमानों में उक्त प्रावधान को समुचित रूप से अंतर्विष्ट किया है।
- (xx). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 1.9 में अंतर्विष्ट अनुबद्धता के अनुसार, सीसीटीपीएल और लाइसेंस प्रदाता पत्तन सीएचपीटी दोनों को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के पालन करने की सहमति स्वरूप अलग से एक करार करना है। सीसीटीपीएल सीएचपीटी दोनों ने ही पुष्टि की है कि वे पृथक करार करने की प्रक्रिया में हैं। सीसीटीपीएल और सीएचपीटी दोनों को ही पृथक करार शीघ्रता से करने की सलाह दी जाती है और करार के निष्पादन के उपरांत तत्काल उसकी एक प्रति इस प्राधिकरण को भेजी जाए।
- (xi). (क). सीसीटीपीएल के संशोधित दरमान पर चर्चा करने से पूर्व, यहां प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 3.1.1 की ओर ध्यानाकर्षण कराना समीचीन होगा जो अनुबद्ध करता है कि उन बीओटी प्रचालकों के मामले में जिनके प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा पारित प्रशुल्क आदेशों पर उच्च न्यायालयों में लंबित अभियोगों के कारण समीक्षा नहीं की जा सकी है अभियोग की अवधि के

दौरान होने वाली ग्राह्य लागतों और अनुमत प्रतिवाभ अतिरेक/घाटा यदि कोई हो, उच्च न्यायालय द्वारा तत्संबंधी आदेश या एमओएस, संबद्ध महापत्तन न्यास संबंधित बीओटी प्रचालक और इस प्राधिकरण द्वारा सामूहिक संव्यवहार के अधीन होगा।

- (ख). पूर्वावधि अतिरेक की विवेचना के बारे में प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 3.1.1 में यथा अनुबद्ध और सीआईटीपीएल और पीएसए, एसआईसीएएल (वी.ओ. चिंदंबरनार पत्तन न्यास पर एक बीओटी प्रचालक) द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण/सूचना के आधार पर उन बीओटी प्रचालकों के मामले में जो विभिन्न उच्च न्यायालयों में गए हैं और इस प्राधिकरण द्वारा पारित पिछले प्रशुल्क आदेशों के विरुद्ध रोक प्राप्त कर लिए हैं, अभियोजन अवधि के दौरान ग्राह्य लागतों और अनुज्ञेय प्रतिफल के संव्यवहार पर निर्णय लेने के लिए एक प्रारूप नीति तैयार की गई है और हमारे 26 अप्रैल, 2019 के पत्र संख्या टीएएमपी/61/2018-विविध के द्वारा एमओएस को भेज दी गई है ताकि एमओएस संबंधित बीओटी प्रचालकों, संबंधित महापत्तन न्यासों और इस प्राधिकरण से चर्चा कर सके। भारतीय पत्तन संघ (आईपीए) ने संबंधित महापत्तन न्यासों बीओटी प्रचालकों और इस प्राधिकरण से इस मामले में चर्चा की है और एमओएस ने मामला अपने हाथ में ले लिया है।
- (ग). इस स्थिति में, मुकदमेबाजी की अवधि में अर्जित पूर्वावधि अतिरेक के किसी समंजन का कोई प्रभाव डाले बिना, सीसीटीपीएल द्वारा मौजूदा दरों पर उगाहे जा रहे स्तर में वृद्धि को सुविचार में लेते हुए प्रशुल्क के आकलित स्तर पर आय को 300.78 करोड़ रु. के एआरआर के स्तर पर रखा गया है अर्थात् न्यायालय अनुमत प्रशुल्क, जैसा पूर्व के पैराओं में चर्चा की गई है। यदि 300.78 करोड़ रु. के एआरआर में किसी अतिरेक का समंजन किया जाता है तो उससे अधिकतम सूचकांकित एआरआर में और घटौती आयेगी।
- (घ). लेकिन, इस संबंध में, यह उल्लेख किया जाता है कि सीसीटीपीएल के मामले में, माननीय मद्रास उच्च न्यायालय ने रिट याचिका संख्या 2011 की 12456 और 12457 में अभी कोई आदेश पारित नहीं किया है जिससे अतिरेक/घाटे के व्यवहार का कोई रास्ता निकल सके। मुकदमेबाजी की अवधि में अतिरेक निर्धारित की न तो की प्रणाली निर्धारित है न ही मुकदमेबाजी के दौरान अर्जित अतिरेक से निपटने का कोई तरीका बताया गया है। अतिरेक से निपटने के लिए किसी विधि के अभाव में अतिरेक निर्धारण की किसी प्रणाली के अभाव में, यह प्राधिकरण आज की तारीख में इस संबंध में कोई समायोजन करने की स्थिति में नहीं है।
- (इ). जैसा पहले चर्चा की जा चुकी है, सीसीटीपीएल ने बताया है कि जबकि यह किसी पूर्वावधि अतिरेक को नहीं मानता, फिर भी इसने स्वेच्छा से 63.56 करोड़ रु. प्रति वर्ष के हिसाब से तीन वर्ष की अवधि के लिए कुल मिलाकर 190.68 करोड़ रु. के पूर्वावधि अतिरेक का समंजन किया है।
- (ज). अतिरेक निर्धारण की किसी प्रणाली के अभाव में और पूर्वावधि अतिरेक के संव्यवहार के किसी तरीके के अभाव में प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं के आधार पर हाल ही में जिन अन्य बीओटी प्रचालकों के सामान्य संशोधन प्रस्तावों को निपटाते समय मुकदमेबाजी की अवधि के दौरान पूर्वावधि अतिरेक के समंजन पर सुविचार नहीं किया गया क्योंकि उनके मामले उच्च न्यायालयों में लंबित पड़े थे तामतः चेन्नई इंटरनैशनल टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (सीआईटीपीएल) और गेटवे टर्मिनल इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) और न्हावा शेवा इंटरनैशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एनएसआईसीटी)।

तथापि, सीआईटीपीएल और जीटीआईपीएल के मामलों की तुलना में सीसीटीपीएल का मामला अनन्य है। सीआईटीपील और जीटीआईपीएल के मामलों में सूचकांकित अधिकतम एआरआर और प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आकलित आय के बीच कोई अंतर अनवकर नहीं छोड़ा गया था, सीसीटीपीएल के मामले में सूचकांकित अधिकतम एआरआर और प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आकलित आय के बीच 65.54 करोड़ रु. का अंतर है। दूसरे शब्दों में, यदि सूचकांकित अधिकतम एआरआर में से 65.54 करोड़ रु. का पूर्वावधि अतिरेक का समंजन कर भी लिया जाये, सीसीटीपीएल तब भी अपनी प्रस्तावित संवर्धित दरों की उगाही जारी रख सकता है।

इस प्रकार, इस प्राधिकरण ने, 65.54 करोड़ रु. प्रति वर्ष की राशि 3 वर्ष की अवधि के लिए कुल मिलाकर 196.62 करोड़ रु. की राशि को पूर्वावधि समंजन के लिए समायोजन हेतु सुविचार में लिया है। जब कभी रिट याचिका संख्या 2011 की 12456 और 12457 का निपटान करते हुए माननीय मद्रास उच्च न्यायालय आदेश पारित करेगा तो अतिरेक/घाटे के संब्यवहार का रास्ता प्रशस्त होगा अथवा मुकदमेबाजी की अवधि के दौरान ग्राह्य लागतों और अनुज्ञेय प्रतिफल पर होने वाले अतिरेक/(घाटे) के संब्यवहार पर एमओएस से कोई निर्णय प्राप्त होगा, जो भी पहले हो। दूसरे शब्दों में, 65.54 करोड़ रु. प्रति वर्ष तक की पूर्वावधि अतिरेक को 3 वर्ष की अवधि तक वर्तमान संक्रिया में समायोजित किया समझा गया है और भविष्य में समायोजन के लिए 65.54 करोड़ रु. प्रति वर्ष का अतिरिक्त अतिरेक ही सुविचार करने योग्य रह जायेगा।

इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं के आधार पर न्हावा शेवा इंटरनैशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एनएसआईसीटीपीएल) के प्रशुल्क संशोधित करते समय इसी प्रकार पूर्वावधि समायोजन स्वीकार किया है, जहां मामला बंबई उच्च न्यायालय में लंबित पड़ा है।

- (xxii). सीसीटीपीएल द्वारा यथाप्रस्तावित दरों को अनुमोदित करते समय, सीसीटीपीएल यह भी नोट करे कि, जब कभी रिट याचिका संख्या 2011 की 12456 और 12457 का निपटान करते हुए माननीय मद्रास उच्च न्यायालय द्वारा कोई आदेश पारित किया जाये और तो अतिरेक/घाटे के संब्यवहार का रास्ता प्रशस्त होगा अथवा मुकदमेबाजी की अवधि के दौरान ग्राह्य लागतों और अनुज्ञेय प्रतिफल पर होने वाले अतिरेक/(घाटे) के संब्यवहार पर एमओएस से कोई निर्णय प्राप्त होगा, जो भी पहले हो। सीसीटीपीएल के अब अनुमोदित प्रशुल्क तब समीक्षाधीन होंगे ताकि मुकदमेबाजी की अवधि के दौरान उसे अतिरेक के प्रयोग को लेखबद्ध किया जा सके।
- (xxiii). यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि हमने 24 जुलाई 2015 के पत्र संख्या टीएमपी/46/2015-विविध के द्वारा यह संसूचित किया था कि चुनौती दिये गए प्रशुल्क आदेश से तत्काल पहले के प्रशुल्क चक्र के लिए अतिरेक का प्रमाणीकरण और सीसीटीपीएल द्वारा माननीय मद्रास उच्च न्यायालय में चुनौती दिये गए उक्त प्रशुल्क आदेश में निर्धारित प्रशुल्क की पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) के 12 जून, 2015 के पत्र 14019/20/2009-पीजी के आधार पर समीक्षा की जायेगी जो माननीय उच्च न्यायालय की अनुमति के अधीन होगी, क्योंकि मामला न्यायाधीन है। तदनुसार, इसलिए हमने, एमओएस द्वारा दिये गए निर्देश के अनुसार, अगस्त, 2015 में माननीय न्यायालय के समक्ष एक शपथ-पत्र दायर किया है जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ माननीय न्यायालय के समक्ष यह प्रार्थना की है कि भारत के महान्यायवादी की राय को प्रभाव देने के लिए जनवरी 2012 के आदेश की समीक्षा करने की अनुमति इस प्राधिकरण को दी जाए। वह मामला अभी भी माननीय न्यायालय में लंबित पड़ा है।

माननीय उच्च न्यायालय से अनुमति की प्राप्ति तक एमओएस के पत्र के आधार पर अतिरेक/(घाटे) का परिमाण करने की एक कार्रवाई की गई है।

(xxiv). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.12 के अनुसार, दरमानों को संबंधित वर्ष के 1 जनवरी से 31 दिसंबर, के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भारत सरकार द्वारा घोषित विचलन के 60% की सीमा तक मुद्रास्फीति के प्रति वार्षिक सूचकांकित किया जायेगा। ऐसे समंजन दरमान संगत वर्ष के 1 मई से लागू होंगे और आगामी वर्ष की 30 अप्रैल तक प्रभावी रहेंगे। यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि इस मामले में दरमान निकालने के लिये एआरआर में वर्ष 2019-20 और 2020-21 के लिये पहले से ही सुविचार में ले लिया गया है। दरमान में अगला वार्षिक सूचकांक 1 मई, 2021 से लागू होगा। ऐसी स्थिति में, इस प्रभाव की एक टिप्पणी दरमानों में अंतर्विष्ट की जाती है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान, इस प्राधिकरण द्वारा घोषित दिये जाने वाले डब्ल्यूपीआई के 60% तक स्वतः वार्षिक सूचकांक के अधीन हैं। वार्षिक सूचकांक **01 मई 2021** से होगा। सीसीटीपीएल द्वारा सूचकांकित दरमान सीएचपीटी, प्रयोक्ताओं और इस प्राधिकरण को सूचित किया जायेगा।

12. यह सुनिश्चित करने के लिए कि सीसीटीपीएल द्वारा अपने दरमानों की समीक्षा के लिए दायर प्रस्ताव, तत्पश्चात् इस प्राधिकरण द्वारा की विवेचना, इस प्राधिकरण द्वारा आदेश पारित करना और सीसीटीपीएल द्वारा आदेश का कार्यान्वयन, माननीय उच्च न्यायालय के आदेश की अवहेलना नहीं है, सीसीटीपीएल को बार-बार यह अनुरोध किया गया है कि वह माननीय मद्रास उच्च न्यायालय को यह सूचित करे कि सीसीटीपीएल ने अपने दरमानों के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव दायर किया है। तथापि, सीसीटीपीएल ने ऐसा कोई साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है जो यह साबित कर सके कि न्यायालय अनुमत प्रशुल्क के संशोधन के लिए सीसीटीपीएल इस प्राधिकरण से संपर्क की सूचना माननीय उच्च न्यायालय को दी है। इसलिए सीसीटीपीएल के अब अनुमोदित संशोधित दरमान इस प्राधिकरण द्वारा आदेश की भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन पश्चात् अथवा उस तारीख से जिस तारीख को सीसीटीपीएल माननीय मद्रास उच्च न्यायालय में शपथ पत्र दायर कर के यह सूचित करेगा कि सीसीटीपीएल न्यायालय अनुमत प्रशुल्क के संशोधन के लिए इस प्राधिकरण से अनुमोदित करा रहा है, जो भी बाद में हो, से लागू होंगे। सीसीटीपीएल को सलाह दी जाती है कि वह न्यायालय में शपथपत्र दायर करने के पश्चात् तत्काल शपथ-पत्र की एक अधिप्रमाणित प्रति इस प्राधिकरण के समक्ष रखेगा। संशोधित दरमानों का कार्यान्वयन माननीय उच्च न्यायालय को सूचित किये बिना सीसीटीपीएल के जोखिम और उत्तरदायित्व पर होगा।

13.1. परिणामस्वरूप और ऊपर दिये गए कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण सीसीटीपीएल के संशोधित दरमानों को अनुमोदन प्रदान करता है, जिन्हे पृथक आदेश में अधिसूचित कराया गया है। संशोधित दरमान और संशोधित दरमानों को शासी करने वाली सोपाधिकताएं वहीं रहेंगी जो सीसीटीपीएल के संशोधित दरमानों को अधिसूचित करते हुए 28 अक्टूबर, 2020 के पृथक आदेश में पहले ही दी गई हैं और एक बार संशोधित आदेश के प्रभावी हो जाने पर यह, वार्षिक सूचकांकन के अधीन, 3 वर्ष की अवधि के लिए लागू रहेगा। उसके पश्चात् दिया गया अनुमोदन स्वतः की व्यपगत हो जायेगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा उनका विशेष रूप से विस्तार नहीं कर दिया जाता।

13.2. सीसीटीपीएल के प्रशुल्क दी गई सूचना के आधार पर और अभियोग की अवधि से संबंधित पूर्वावधि अतिरेक का समायोजन किये बिना निर्धारित किये गए हैं। इसलिए जब माननीय मद्रास उच्च न्यायालय 2011 की रिट याचिका संख्या 12456 और 12457 का निपटान करते हुए आदेश पारित करेगा जिससे अतिरेक/घाटे के संब्यवहार का मार्ग प्रशस्त होगा अथवा अभियोग की अवधि के दौरान ग्राह्य लागतों और अनुज्ञेय प्रतिलाभ से अधिक अतिरेक/(घाटे) के संब्यवहार पर एमओएस से निर्णय प्राप्त होने पर, जो भी पहले हो, सीसीटीपीएल के अब अनुमोदित प्रशुल्क तब समीक्षा के अधीन होंगे

ताकि अभियोग अवधि के दौरान हुए अतिरेक के प्रभाव को लेखबद्ध किया जा सके। जैसा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 3.1.1. में अनुबद्ध है।

13.3. जैसा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 7 में अनुबद्ध है सीसीटीपीएल इस प्राधिकरण को प्रहस्तित कंटेनर यातायात, क्रेनों का प्रति घंटा औसत मूव तथा कंटेनरों के औसत ठहराव समय संबंधी वार्षिक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। सीसीटीपीएल को वार्षिक रिपोर्ट प्रत्येक वर्ष की समाप्ति के 90 दिन के भीतर प्रस्तुत करनी होंगी। समय-समय पर इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित अन्य कोई सूचना भी सीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत की जायेगी।

13.4. विचलनों का विश्लेषण प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में सीसीटीपीएल के प्रशुल्क के आगामी सामान्य समीक्षा के समय किया जायेगा और अतिरिक्त अतिरेक का समंजन अगले चक्र के लिए निर्धारित किये जाने वाले प्रशुल्क निर्धारण के समय किया जायेगा जैसा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 को खंड 3.2.1 और 3.2.2 में अनुबद्ध है।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./422/2020-21]

अनुलग्नक

चेन्नई पत्तन न्यास में चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड के प्रशुल्क नीति, 2019 के अंतर्गत वार्षिक राजस्व अपेक्षा परिकलन				
रु. लाख में				
क्र.सं.	विवरण	2016-17	2017-18	2018-19
(1).	<b>कुल व्यय</b> (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			
(i).	प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	22,152	19,445	20,175
(ii).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	78	967	87
	<b>कुल व्यय 1=(i)+(ii)</b>	22,230	20,412	20,262
(2).	उन मदों का समंजन जहाँ इडएस (लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार) और आईजीएपी के आंकड़ों में भिन्नता पाई जाती है।			
(i).	मूल्यहास	-	-	-
(ii).	व्यय की अन्य मदे, यदि कोई हो, सूचीबद्ध की जाये	-	-	-
	<b>समायोजनों का योग 2=(i)+(ii)+ —</b>	-	-	-
(3).	<b>घटाएं समायोजन:</b>			
(i).	पत्तन को प्रदत्त वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा	(8,279)	(8,060)	(8,423)
(ii).	करों के विलम्बित भुगतान पर व्याज	(16)	(949.5)	(67)
(iii).	ओवरड्रॉफ्ट / टर्म ऋण पर व्याज	(24)	(0.8)	(4)
(iv).	अप्राप्य और संदिग्ध ऋणों के लिए प्रावधान	-	(6)	(62)
(v).	कम खपत वाली माल मूची के लिए प्रावधान	(22)		-
(vi).	उधार लागत के समंजन के रूप में विनिमय अंतर	(19)		
(vii).	अन्य उधार लागतें	(18)		
(viii).	वित्तीय आस्तियों और दायित्वों के अंतरण पर निवल विनिमय हानि	(17)		
	<b>3 का योग = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)]</b>	(8,395)	(9,016)	(8,556)
(4).	जमा: ग्राह्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 2.2 के अनुसार	6,021	5,861	6,126
(5).	<b>सभी समायोजनों के पश्चात् कुल व्यय (5 = 1+2+3)</b>	19,855	17,257	17,832

(6).	क्रमांक 5 का औसत व्यय = [ वाई 1 + वाई 2 + वाई 3 ] / 3	18,315
(7).	<b>नियोजित पूँजी</b>	
	(i). सकल स्थायी आस्तियां (संपत्ति, प्लांट और उपस्कर) 31 मार्च 2019 को (आईजीएएफी के अनुसार)	60,632
	(ii). जमा: प्रगति अधीन कार्य 31 मार्च 2019 को (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)	-
	(iii). जमा: कार्यशील पूँजी प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 2.6 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार	1,883
	(क). माल सूची	197
	(घ). विविध देनदार	393
	(ग). रोकड़	1,293
	(घ). (क)+(घ)+(ग) का योग	1,883
	<b>(iv). कुल नियोजित पूँजी [(i)+(ii)+(iii)]</b>	<b>62,515</b>
(8).	क्रमांक 7(iv) में नियोजित पूँजी पर 16% प्रतिलाभ	10,002
(9).	<b>वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) 31 मार्च 2019 को [(6)+(8)]</b>	<b>28,317</b>
(10).	एआरआर में 2019-20 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100% पर सूचकांकन अर्थात् 4.26%	29,523
(10 क).	एआरआर में (10 के अनुसार) 2020-21 के लिए लागू सूचकांकन @1.88%	30,078
(11).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) जैसा ऊपर क्रमांक 10 में दिया गया है।	30,078
(11 क).	पूर्व अतिरेक का स्वेच्छक समंजन	6,554
(12).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित दरमान, पर राजस्व आकलन ऊपर क्रमांक 11 पर आकलित।	23,524

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

#### NOTIFICATION

Mumbai, the 11th December 2020

No. TAMP/25/2020-CCTPL.— In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Chennai Container Terminal Private Limited (CCTPL) for general revision of its Scale of Rates (SOR) under Tariff Guidelines, 2019. Considering the time involved for notifying the (Speaking) Order along with the revised Scale of Rates approved by this Authority, this Authority decided to notify only the revised Scale of Rates immediately. Accordingly, the Scale of Rates approved by this Authority on 28 October 2020 was notified in the Gazette of India on 04 December 2020 vide Gazette No. 537. It was stated in the said Notification that this Authority will notify the Speaking Order, in due course of time. Accordingly, this Authority hereby notifies the Speaking Order disposing of the proposal of CCTPL for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****Case No. TAMP/25/2020-CCTPL****Chennai Container Terminal Private Limited****...****Applicant****QUORUM**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

**O R D E R**(Passed on this 28<sup>th</sup> day of October 2020)

This case relates to the proposal received from Chennai Container Terminal Private Limited (CCTPL), a BOT Operator at Chennai Port Trust (CHPT), vide its e-mail dated 23 July 2020 for General Revision of its Scale of Rates under Tariff Guidelines, 2019.

2.1. This Authority vide its Order No.TAMP/55/2009-CCTL dated 25 March 2011 had revised the SOR of the CCTPL based on the proposal filed by CCTPL following 2005 Tariff Guidelines. The said Order was notified in the Gazette of India on 5 May 2011 vide Gazette No.95. The revised Scale of Rates and conditionalities of the CCTPL had to come into effect after expiry of 15 days from the date of notification of the said Order in the Gazette of India and was to be in force till 31 March 2013. In the said order, this Authority had effected an across the board reduction of 35% over the then prevailing tariff of CCTPL (i.e. tariff approved vide Order No. TAMP/21/2006-CCTPL dated 28 March 2007 read with Review Order No. TAMP/45/2007-CCTPL dated 19 June 2008.)

2.2 Aggrieved by the said Tariff Order dated 25 March 2011, the CCTPL approached the Hon'ble High Court of Madras challenging the tariff order dated 25 March 2011 by its Writ Petition No. 12456 and 12457 of 2011. The Hon'ble High Court of Madras vide its Order dated 19 May 2011 has stayed the operation of the tariff Order dated 25 March 2011 and has allowed the CCTPL to levy the tariff as approved in the tariff Order dated 19 June 2008. The stay Order of the High Court is still in force and the CCTPL continues to levy the tariff as approved vide tariff Order dated 28 March 2007 read with Order dated 19 June 2008.

3. The Ministry of Shipping (MOS), in exercise of powers conferred on it by Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963, has vide its letter No. PR14019/20/2009-PG(Pt-IV) dated 5 March 2019 issued Tariff Guidelines, 2019, for BOT operators who were previously governed by 2005 Tariff Guidelines. The Tariff Guidelines, 2019, has been notified in the Gazette of India on 7 March 2019 vide Gazette No.92. Thereafter, as per Clause 1.7 of the Tariff Guidelines, Working Guidelines to operationalize the Tariff Guidelines, 2019, has been notified in the Gazette of India on 11 July 2019, vide Gazette No.244.

4.1. In this backdrop, the CCTPL has filed its proposal dated 23 July 2020 for general revision of its SOR, following Tariff Guidelines, 2019. The submissions made by CCTPL are as follows:

- (i). The Ministry of Shipping (MOS) vide letter No. PR14019/20/2009-PG(Pt-IV) dated 5 March 2019 issued Tariff Guidelines, 2019, for regulation of tariff of BOT Operators operating in Major Ports under the erstwhile Tariff Guidelines. Subsequently, Tariff guidelines 2019 have been notified by TAMP vide Gazette No.92 and Notification No TAMP/61/2018-Misc. dated 08 March 2019.
- (ii) The CCTPL has carefully gone through the Tariff Guidelines, 2019 and have prepared the proposal for fixation of tariff in accordance with said guidelines, in the formats and along with supporting documents as prescribed by TAMP in the Working Guidelines.
- (iii) The CCTPL intends to take steps to intimate the Madras High Court in Writ Petitions No. 12456 and 12457 of 2011 & Writ Petitions No.22196 and 22197 of 2011 with respect to the same.
- (iv). The proposal is without prejudice to its rights and contentions included in Writ Petition No.12456 and 12457 of 2011 & Writ Petitions No 22196 and 22197 of 2011 and nothing contained herein shall be deemed to be a waiver of the same.

4.2. The highlights of the proposal as furnished by the CCTPL are given below:

- (i). Annual Revenue requirement (ARR) has been computed in accordance with Clause 2.1 of the Tariff guidelines, 2019 at INR 28,191 lakh as on 31 March 2019.

- (ii). Since bidding process of CCT was finalized before 29 July 2003, the tariff computation will take into account royalty/ revenue share as cost subject to maximum of the amount quoted by the next highest bidding for tariff fixation, i.e. 27%.
- (iii). CCT Financial Statement are IND AS compliant; there are no differences between the financials as per IGAAP and IND AS.
- (iv). The ARR so computed has been indexed by 4.26% as per escalation factor announced by TAMP for FY 2019-2020. This has been further indexed by 1.13% namely 60% of WPI announced at 1.88% as applicable for 2021-22. Indexed ARR thus computed is at INR 29,724 lakhs.
- (v). Normal handling, storage and ancillary charges are proposed at lesser ARR at ₹.22,240 lakhs. As TAMP is aware, CCTPL have challenged the TAMP Order dated 25 March 2011 vide writ Petitions No.12456 and 12457 of 2011 & Writ Petition No.22196 and 22197 of 2011 and the Order has been stayed by the Madras High Court. Clause 3.1.1 of the Tariff Guidelines, 2019 provides that, “ The Scale of Rates of some of the BOT operators have not been reviewed due to litigations pending in the High Court on the Tariff Orders passed by TAMP. The surplus/deficit over and above the admissible cost and permissible returns, if any, arising during the period of litigation will be subject to the orders of the respective Courts. Alternatively, MOS concerned Major Port Trusts, concerned BOT operators and TAMP may decide on the treatment of the past period surplus arising during the period of litigation.” While the CCTPL do not admit to any past surplus, depending on the mutual decision pursuant to discussions in keeping with the clause above, the ARR foregone by us should be adjusted against any past surplus, if so determined. In the current application, CCTPL has foregone an amount of ` 7,484 lakh per annum aggregating to ₹.22,452 lakhs for a period of three years, without prejudice to its rights.
- (vi). The tariff proposed in the attached SOR will be indexed by 60% Wholesale Price Index as announced by the Government of India. Such revisions will be first made on 1<sup>st</sup> May 2021 and subsequently on 1<sup>st</sup> May of respective year.
- (vii). In order to incentive more long – haul vessels to call CCTPL terminal and thereby increase Origin/ Destination volumes, CCTPL proposes a new category of rates for FCL (laden) containers loaded/ discharged on Long Haul vessel. Vessels originating/ destined from/ to any ports in containers of America/ Europe/ Africa or beyond Singapore/ Malaysia would be classified as Long-Haul Vessel.
- (viii). Tariff for hazardous and Over Dimensions cargo has been proposed at a premium of 37.50% on Handling and Storage Charges in accordance with clause 9.9.3.
- (ix). Tariff for supply of Electricity to reefer container has been proposed at 10.113% increase over the present SOR due to increase electricity rates payable since 2008.
- (x). In order to facilitate and encourage coastal trade, the free days for storage of Coastal containers have been increased to 10 days for both Export and Import Coastal containers. Presently Export Coastal containers have 7 days free period and Import coastal containers have 3 days free period.
- (xi). Free days for DPD containers have been increased to 5 days from the present 3 days.
- (xii). For coastal Transshipment containers, minor increase in tariff has been proposed.
- (xiii). Transshipment containers are generally not stored in the intermediate terminals, as speed of onward movement is essential. Accordingly free days for all Transshipment containers have been revised from the present 30 days to 10 days. This will also ensure efficiency of movement by shipping lines and avoid congestion at terminal yard.
- (xiv). Under Miscellaneous charges, Movement to another terminal in port, charges for use of slings, cleaning of containers, container turning have been proposed. These charges are applicable only if the terminal users request/utilize for these services. Revenues from these services have been estimated at ` 38 Lakh and included in Other Revenue.
- (xv). Certain tariff at the Container Freight Station (CFS) have been revised upward due to the increase in the operating costs; these increases are specified in the Form 5 of the application. CFS revenues are less than 2% of the total revenue.
- (xvi). Exchange Rate used for calculating US Dollar denominated revenue is ₹75.35/USD.

4.3. The CCTPL has furnished detailed computation of Annual Revenue Requirement (ARR) under Form-1 and Revenue estimation at the proposed rate in Form-4. A summary position of ARR computation furnished by CCTPL is tabulated below:

Sl. No.	Description	Y1	Y2	Y3
		2016-17	2017-18	2018-19
(1).	<b>Total Expenditure</b> <b>(As per Audited Annual Accounts)</b>			
(i).	Operating expenses (including depreciation)	22,152	19,445	20,175
(ii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	78	967	87
	<b>Total Expenditure 1=(i)+(ii)</b>	<b>22,230</b>	<b>20,412</b>	<b>20,262</b>
(2).	<b>Adjustments in respect of items where there is variation in figures reported as per INDAS (as per Audited Accounts) and IGAAP</b>			
(i).	Depreciation	-	-	-
(ii).	Other expenditure items, if any, to be listed	-	-	-
	<b>Total of Adjustments 2=(i)+(ii)+ -----</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
(3).	<b>Less: Adjustments:</b>			
(i).	Actual Royalty / Revenue share paid to the port	(8,279)	(8,060)	(8,423)
(ii).	Interest on delayed payment of taxes	(16)	(949.5)	(67)
(iii).	Interest on overdraft/term loan	(24)	(0.8)	(4)
(iv).	Provision for bad and doubtful debts	-	(6)	(62)
(v).	Provision for slow moving inventory	(22)		-
	<b>Total of 3 =[3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)+3(vi)]</b>	<b>(8,342)</b>	<b>(9,016)</b>	<b>(8,556)</b>
(4).	<b>Add: Admissible Royalty/ Revenue Share as per Clause 2.2. of the Tariff Guidelines, 2019</b>	6,021	5,861	6,126
(5).	<b>Total Expenditure after Total Adjustments (5 = 1+2-3)</b>	19,909	17,257	17,832
(6).	Average Expenses of Sl. No.5 = [ Y1 + Y2 + Y3 ] / 3		18,332	
(7).	<b>Capital Employed</b>			
	(i). Gross Fixed Assets (Property, Plant & Equipment) as on 31st March 2019 (As per IGAAP)	59,468		
	(ii). Add: Capital Work in Progress as on 31st March 2019 (As per Audited Annual Accounts)		-	
	(iii). Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.6 of the Tariff Guidelines, 2019		2,030	
	(a). Inventory	197		
	(b). Sundry Debtors	530		
	(c). Cash	1,304		
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)	2,030		
	<b>(iv). Total Capital Employed [(i)+(ii)+(iii)]</b>	<b>61,498</b>		
(8).	<b>Return on Capital Employed 16% on Sl. No.7(iv)</b>	9,840		
(9).	<b>Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2019 [ (6)+(8) ]</b>	28,172		
(10).	<b>Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20 ie 4.26%</b>	29,372		
(10 a).	<b>Indexation in the ARR as per ( 10 ) @ 1.13% applicable for the year 2020-21</b>	29,704		
(11).	<b>Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR) as given in Sr. No.10 above.</b>	29,704		
(11 a).	<b>Voluntary Adjustment of Past Surplus - We draw your attention to Clause No 5 in Annexure 1 “Highlights of the Proposal”. In this regards, while we do not admit to any past surplus, should any such surplus arise either out of mutual discussions or by a decision of the Madras High Court, the amount of ARR foregone by us amounting to Rs. 22,257 Lakh (Rs. 7,419 lakh X 3) should be adjusted against the same.”</b>		7,419	
(12).	<b>Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl. No.11 above</b>	22,285		

4.4. The CCTPL has furnished in Form 4, the working of revenue estimation at the existing level of tariff as well as the proposed level of tariff for the average of the actual traffic handled by the BOT operator during the years Y1, Y2 and Y3. As per the said form, the total revenue estimated at the proposed level of tariff is ₹.22,285 lakhs. The CCTPL is seen to have generally sought an increase of 13% over the existing Tariff, except in case of ICD loaded containers, Long Haul and Reefer Containers. The CCTPL has reported that a reduction of 3.60% has been proposed in case of ICD loaded containers and Long Haul containers and an increase of 11.13% is proposed in case of Reefer containers.

4.5. The CCTPL has furnished a copy each of the Audited Annual Accounts for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19.

4.6. The tariff proposal of CCTPL is as follows:

(a). Tariff

Sl. No.	Description	Unit of levy	Existing tariff	Proposed Tariff	% increase over the existing tariff
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) = (4-3)/3
<b>A Foreign containers</b>					
<b>1.1 Loaded Containers - Long Haul</b>					
	(a) 20 ft containers	Per Container	3,854	3,703	-3.93%
	(b) 20-40 ft containers	Per Container	5,780	5,553	-3.93%
	(c) Above 40 ft containers	Per Container	7,707	7,404	-3.93%
<b>1.2 Loaded Containers – Other</b>					
	(a) 20 ft containers	Per Container	3,854	3,898	1.13%
	(b) 20-40 ft containers	Per Container	5,780	5,846	1.13%
	(c) Above 40 ft containers	Per Container	7,707	7,794	1.13%
<b>2.1 Empty Containers - Long Haul</b>					
	(a) 20 ft containers	Per Container	2,464	2,492	1.13%
	(b) 20-40 ft containers	Per Container	3,695	3,737	1.13%
	(c) Above 40 ft containers	Per Container	4,927	4,982	1.13%
<b>2.2 Empty Containers - Other</b>					
	(a) 20 ft containers	Per Container	2,464	2,492	1.13%
	(b) 20-40 ft containers	Per Container	3,695	3,737	1.13%
	(c) Above 40 ft containers	Per Container	4,927	4,982	1.13%
<b>3.1 Reefer Containers - Long Haul</b>					
	(a) 20 ft containers	Per Container	3,854	3,703	-3.93%
	(b) 20-40 ft containers	Per Container	5,780	5,553	-3.93%
	(c) Above 40 ft containers	Per Container	7,707	7,404	-3.93%
<b>3.2 Reefer Containers - Other</b>					
	(a) 20 ft containers	Per Container	3,854	3,898	1.13%
	(b) 20-40 ft containers	Per Container	5,780	5,846	1.13%
	(c) Above 40 ft containers	Per Container	7,707	7,794	1.13%
<b>4.1 ODC/HAZ Containers - Long Haul</b>					
	(a) 20 ft containers	Per Container	4,616	4,801	4.01%
	(b) 20-40 ft containers	Per Container	6,923	7,201	4.00%

	(c) Above 40 ft containers	Per Container	9,231	9,601	4.01%
<b>4.2</b>	<b>ODC/HAZ Containers - Other</b>				
	(a) 20 ft containers	Per Container	4,616	5,054	9.48%
	(b) 20-40 ft containers	Per Container	6,923	7,580	9.48%
	(c) Above 40 ft containers	Per Container	9,231	10,106	9.48%
<b>B.</b>	<b>Foreign Transhipment containers</b>				
<b>1.1</b>	<b>Loaded Containers - Long Haul</b>				
	(a) 20 ft containers	Per Container	3,646	3,687	1.13%
	(b) 20-40 ft containers	Per Container	5,471	5,532	1.13%
	(c) Above 40 ft containers	Per Container	7,291	7,374	1.13%
<b>1.2</b>	<b>Loaded Containers – Other</b>				
	(a) 20 ft containers	Per Container	3,646	3,687	1.13%
	(b) 20-40 ft containers	Per Container	5,471	5,532	1.13%
	(c) Above 40 ft containers	Per Container	7,291	7,374	1.13%
<b>2.1</b>	<b>Empty Containers - Long Haul</b>				
	(a) 20 ft containers	Per Container	2,230	2,256	1.13%
	(b) 20-40 ft containers	Per Container	3,347	3,385	1.13%
	(c) Above 40 ft containers	Per Container	4,460	4,510	1.13%
<b>2.2</b>	<b>Empty Containers - Others</b>				
	(a) 20 ft containers	Per Container	2,230	2,256	1.13%
	(b) 20-40 ft containers	Per Container	3,347	3,385	1.13%
	(c) Above 40 ft containers	Per Container	4,460	4,510	1.13%
<b>C.</b>	<b>Others (Restow - Foreign)</b>				
<b>1.1</b>	<b>Loaded Containers- Long Haul</b>				
	(a) 20 ft containers	Per Container	2,425	2,452	1.13%
	(b) 20-40 ft containers	Per Container	3,637	3,678	1.13%
	(c) Above 40 ft containers	Per Container	4,849	4,904	1.13%
<b>1.2</b>	<b>Loaded Containers - Others</b>				
	(a) 20 ft containers	Per Container	2,425	2,452	1.13%
	(b) 20-40 ft containers	Per Container	3,637	3,678	1.13%
	(c) Above 40 ft containers	Per Container	4,849	4,904	1.13%
<b>D</b>	<b>Coastal Containers</b>				
<b>1.</b>	<b>Loaded Containers</b>				
	(a) 20 ft containers	Per Container	1,836	1,857	1.13%
	(b) 20-40 ft containers	Per Container	2,753	2,785	1.13%
	(c) Above 40 ft containers	Per Container	3,671	3,713	1.13%
<b>22</b>	<b>Empty Containers</b>				

	(a) 20 ft containers	Per Container	1,002	1,013	1.13%
	(b) 20-40 ft containers	Per Container	1,502	1,519	1.13%
	(c) Above 40 ft containers	Per Container	2,003	2,026	1.13%
<b>3.</b>	<b>Reefer Containers</b>				
	(a) 20 ft containers	Per Container	1,836	1,857	1.13%
	(b) 20-40 ft containers	Per Container	2,753	2,785	1.13%
	(c) Above 40 ft containers	Per Container	3,671	3,713	1.13%
<b>4.</b>	<b>ODC/HAZ Containers</b>				
	(a) 20 ft containers	Per Container	2,180	2,379	9.12%
	(b) 20-40 ft containers	Per Container	3,270	3,569	9.12%
	(c) Above 40 ft containers	Per Container	4,360	4,758	9.12%
<b>E</b>	<b>Coastal Transhipment Containers</b>				
<b>1.</b>	<b>Loaded Containers</b>				
	(a) 20 ft containers	Per Container	1,595	1,613	1.13%
	(b) 20-40 ft containers	Per Container	2,394	2,421	1.13%
	(c) Above 40 ft containers	Per Container	3,190	3,226	1.13%
<b>2.</b>	<b>Empty Containers</b>				
	(a) 20 ft containers	Per Container	746	754	1.13%
	(b) 20-40 ft containers	Per Container	1,119	1,132	1.13%
	(c) Above 40 ft containers	Per Container	1,492	1,508	1.13%
<b>F</b>	<b>Others (Restow - Coastal)</b>				
<b>1</b>	<b>Loaded Containers</b>				
	(a) 20 ft containers	Per Container	811	820	1.13%
	(b) 20-40 ft containers	Per Container	1,216	1,230	1.13%
	(c) Above 40 ft containers	Per Container	1,622	1,640	1.13%
<b>G</b>	<b>* Hatch Cover (Ref Note 1)</b>				
	Foreign Vessel	Per Hatch cover	3,395	3,433	1.13%
	Coastal	Per Hatch cover	1,135	1,148	1.13%
<b>H</b>	<b>ICD Containers</b>				
<b>1.1</b>	<b>Loaded Containers- Long Haul</b>				
	(a) 20 ft containers	Per Container	4,787	4,615	-3.60%
	(b) 20-40 ft containers	Per Container	7,180	6,921	-3.60%
	(c) Above 40 ft containers	Per Container	9,573	9,228	-3.60%
<b>1.2</b>	<b>Loaded Containers – Others</b>				
	(a) 20 ft containers	Per Container	4,787	4,841	1.13%
	(b) 20-40 ft containers	Per Container	7,180	7,261	1.13%

	(c) Above 40 ft containers	Per Container	9,573	9,681	1.13%
<b>2.1</b>	<b>Empty Containers - Long Haul</b>				
	(a) 20 ft containers	Per Container	3,413	3,452	1.13%
	(b) 20-40 ft containers	Per Container	5,119	5,177	1.13%
	(c) Above 40 ft containers	Per Container	6,825	6,902	1.13%
<b>2.2</b>	<b>Empty Containers - Others</b>				
	(a) 20 ft containers	Per Container	3,413	3,452	1.13%
	(b) 20-40 ft containers	Per Container	5,119	5,177	1.13%
	(c) Above 40 ft containers	Per Container	6,825	6,902	1.13%
<b>I</b>	<b>Mandatory User Charges</b>	Per Container	155	157	1.13%
<b>J</b>	<b>* Storage (Ref Note 2)</b>				
	Full (Foreign)	Per TEU	103.43	104.59	1.13%
	Empty (Foreign)	Per TEU	18	19	1.13%
	Full (Coastal)	Per TEU	98	99	1.13%
	Empty (Coastal)	Per TEU	31	31	1.13%
<b>K</b>	<b>Reefer Revenue - Supply of Electricity ( Ref Note 3)</b>	Per TEU	4,251	4,724	11.13%
<b>L</b>	<b>* Other revenue ( Ref Note 4 &amp; 5)</b>	Per TEU	221	224	1.13%
<b>M</b>	<b>CFS Revenue</b>	Per CFS TEU	15,001	20,806	

**CCTPL Notes**

1. Hatch cover has been bifurcated into foreign and coastal based on previous year's actual
2. Storage rates is based on previous year's (2018-19) actual per TEU actuals
3. Reefer rates computed based on previous year's (2018-19) revenue per reefer TEU actuals
4. Reefer and other rates are computed based on previous year's (2018-19) per TEU actuals
5. Other revenue comprise of Pre-tip inspection, Shutout/re-nomination, Special service requests and CFS charges

5.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the CCTPL proposal dated 23 July 2020 was forwarded to the Licenser port, Chennai Port Trust (CHPT) and the concerned users/ user organizations vide our e-mails dated 07 August 2020 seeking their comments. Based on the request made by CCTPL, regarding non-circulation of some of the documents to the users, on the ground of they being sensitive, only Form1, 2, 3, 4, 6A, 6B and the proposed Scale of Rates were circulated to the users. The entire proposal (except audited Annual Accounts) was, however, forwarded to the Licenser Port CHPT, for its comments.

5.2. In response to our letter dated 07 August 2020, only one user i.e. Container Shipping Lines Association (CSLA) has furnished its comments vide its email dated 13 August 2020 till the case was finalized. The comments of CSLA was forwarded to CCTPL for its feedback comments. The CCTPL vide its email dated 16 October 2020 has furnished its comments.

6.1. As brought out at preceding para no. 2.1, 2.2 and 2.3 above, the Hon'ble High Court of Madras has stayed the last tariff Order passed by this Authority in the year 2011 and has permitted CCTPL to levy the then prevailing tariff, which is as per the order dated 19 June 2008 passed by this Authority. The said Court Order is still in force.

6.2. In this backdrop, the submission of a proposal by CCTPL for review of its SOR, consequent processing of the proposal by this Authority, passing of the Order by this Authority and implementation of the Order by CCTPL should not amount to contravention of the High Court Order. It is noteworthy that the CCTPL has stated that they intend to take steps to intimate the Madras High Court in Writ Petitions No.12456 and 12457 of 2011 & Writ Petitions No.22196 and 22197 of 2011 about CCTPL filing a proposal for General revision of its Scale of Rates (SOR) with this Authority under Tariff Guidelines, 2019.

6.3. In this regard, based on a specific request to the CCTPL to furnish a copy of the intimation filed by it before the Hon'ble Madras High Court about CCTPL filing a proposal for General revision of its Scale of Rates (SOR) with TAMP under Tariff Guidelines, 2019, the CCTPL vide its email dated 16 October 2020 has, interalia, conveyed that they are in the process of filing the same and shall submit the same separately.

7. In view of the outbreak of COVID-19 and in pursuance of the Ministry of Shipping (MOS) letter No. 11053/30/2020-Coord. dated 16 April 2020 to hold a virtual meetings, a joint hearing in this case was held on 19 August 2020 thorough Video conferencing. At the joint hearing, the CCTPL made a brief power point presentation on the proposal. At the joint hearing, the CCTPL, the user organisations and the CHPT have made their submissions.

8.1. Based on a preliminary scrutiny of the CCTPL proposal, additional information/ clarification were sought from CCTPL on few points vide e-mail dated 25 August 2020. After reminders dated 29 September 2020 and 15 October 2020, the CCTPL has responded vide its email dated 16 October 2020. The information/ clarification sought and the response of CCTPL thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information/ Clarification sought by us	Reply furnished by CCTPL
A.	<b><u>General</u></b>	
(i)	The CCTPL to furnish the copy of the Separate Agreement entered/ to be entered between CCTPL and Chennai Port Trust (CHPT), as per the stipulation contained in Clause 1.9 of the 2019 Guidelines.	We have submitted the draft agreement to CHPT and awaiting confirmation of the same from CHPT. The copy of the executed agreement will be submitted separately.
B.	<b><u>ARR Computation</u></b>	
(i).	In the Form -1 as furnished by CCTPL, an amount of ₹.16 lakhs is seen to have been considered towards 'Interest on delayed payment of taxes' as an adjustment of reduction of expenditure for the year 2016-17 at sl no. 3. However, the Annual Accounts of CCTPL for the year 2016-17 does not reflect any such expenditure. CCTPL to clarify the position.	In FY 2016-17 the Interest on delayed payment of tax was clubbed under Misc. Exps in Note 24 of the annual account. The same has been regrouped and shown separately in FY 2017-18 under Finance costs – previous year amounts. Ref Note 23 of the annual accounts of FY 2017-18.
(ii)	The Annual Accounts for the year 2016-17 reflect 'Net Exchange Loss on translation of financial assets and liabilities' to the tune of ₹ 16.8 lakhs. The CTPIL to justify the non consideration of the said expenditure for adjustment from Expenditure in the year 2016-17 in sl. No. 3 of Form no. 1.	The exchange loss is on account of revaluation of the creditors for imported spares. The actual exchange loss is incurred in the subsequent year when the actual payment is made to these creditors. However, these costs have been excluded in the revised Form 1 being submitted.
(iii)	The schedule of 'Finance Costs' in the audited Annual Accounts of CCTPL for the year 2016-17, comprises of 'Exchange difference regarded as an adjustment to borrowing cost' and 'other borrowing cost'. The said heads of expenditure has not been considered for exclusion by CCTPL in the year 2016-17 from the total expenditure in sl. No. 3 of Form no. 1. The said expenditure is also to be excluded from the total expenditure.	The same has been excluded from total Expenditure in revised Form 1.
(iv)	The figures of Gross Fixed Assets as per IGAAP and Capital Work in Progress as on 31 March 2019 as considered in Form no. 1 are seen to be based on Form no. 7 furnished by CCTPL. With	

<b>Sl. No.</b>	<b>Information/ Clarification sought by us</b>	<b>Reply furnished by CCTPL</b>
	regard to Form no. 7, the CCTPL to furnish the following	
(a)	A reconciliation statement between opening Balance of the Gross Fixed Assets for each of the asset category viz., Plant and Machinery, Furniture and Fixtures, Office equipment, Computers, Intangibles, Vehicles and any other Fixed Assets for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19 as per IGAAP and INDAS.	FY 2016-17 was the first year of transition from IGAAP to IND AS. As stated in Note 2.3.ii to the annual accounts of FY 2016-17, the Company has opted to continue with the carrying value of all of its property, plant and equipment (other than assets covered under service concession arrangement) recognized as at 1 April 2015, measured as per the previous GAAP, and use that carrying value as the deemed cost of such property, plant and equipment. The reconciliation of the opening balance of the carrying cost of the assets under IND AS as at 1st April 2015 is disclosed under Note 4A & 4B of the annual accounts for FY 2016-17. [The CCTPL has furnished reconciliation statement between the opening balance of the gross fixed assets for each asset category] Depreciation is being provided using the Straight Line Method, there is no difference between the depreciation as per IND AS and IGAAP, and hence no adjustment has been made in the total expenditure. The depreciation for each asset category has been shown in the above reconciliation statement.
(b)	Workings in support of the above, also to be furnished	
(c)	Workings in support of Depreciation in respect of each of the asset category viz., Plant and Machinery, Furniture and Fixtures, Office equipment, Computers, Hardware Network, Vehicles and any other Fixed Assets, for each of the years 2016-17 to 2018-19, to be furnished.	
(d)	The figures of disposal shown under gross fixed assets schedule as considered in Form no.7 for the year 2018-19 is not seen to match with the Annual Accounts of the year 2018-19. The CCTPL to consider the figures as per Audited Annual Account for the year 2018-19 in Form no. 7.	Necessary revision has been made in the revised Form No 7 and Form No 1.
(v)	With regard to the Working Capital in Form no. 3, the CCTPL to clarify/ furnish the following:	
(a)	Basis for the amount of Other Inventory considered in Form no. 3 to the tune of ₹197 lakhs may be furnished. CCTPL to also confirm whether it is six month's average consumption.	Other Inventory considered in Form 3 is the six months' average consumption of the stores & spares (excluding fuel and customized spares)
(b)	Workings in support of the Royalty Prepayments to the tune of ₹ 530 lakhs, considered in Form no. 3 to be furnished.	Royalty prepayment is done as per the conditions of the License Agreement with Chennai Port Trust. Enclosed as Annex-6, the invoice no FARS/201903/107 raised by Chennai Port Trust for the advance royalty to be paid towards April 2019 for ₹527.55 lakhs. The Royalty prepayment disclosed in Form 3 has been corrected to ₹527.55 lakhs, earlier considered at ₹530 lakhs.
(c)	In the calculation relating to Cash balance, the CCTPL is seen to have considered 'Interest on overdraft' and 'Interest on delayed payments', while determining one month cash expenses. The CCTPL to note that since these expenses are not considered as an item of expenditure while determining the tariff of CCTPL, the question of considering the these expenses, to arrive at the cash balance, is not found appropriate and hence to be excluded.	Form 3 has been revised accordingly.
C.	<b><u>Revenue Estimation</u></b>	

Sl. No.	Information/ Clarification sought by us	Reply furnished by CCTPL
(i)	In Form 4, the CCTPL has indicated the average traffic at 6.48 Lakh TEUs based on the traffic for the years 2016-17 to 2018-19. In the same Form-4, for revenue estimation, CCTPL has considered various container mix. The aggregate of the said container mix to be matched with the average traffic of 6.48 Lakh TEUs and a working in this regard may also be furnished.	[The CCTPL has provided reconciliation of container mix with average traffic in the Annex – 2 of its letter].
(ii)	<p>In the revenue estimation at the proposed level of tariff from Laden and Empty ICD Containers for 'Foreign going Vessel Long Haul' –</p> <p>(a). The CCTPL is seen to have considered the tariff of 'Transportation from QC to yard &amp; Vice versa' at ₹579.35, ₹868.97 and ₹1,158.65 for 20', 40' and above 40' respectively. However, the rates proposed by the CCTPL in the proposed SOR at Section 3.3.2 is ₹585.89, ₹878.79 and ₹1171.49 for 20', 40' and above 40' respectively.</p> <p>(b). Likewise, the tariff of 'Cargo Wharfage' at ₹672.46, ₹1,008.69 and ₹1,344.92 for 20', 40' and above 40' respectively has been considered in the revenue estimation. However, the rates proposed by the CCTPL in the proposed SOR at Section 3.6 is ₹680.06, ₹1,020.09 and ₹1,360.11 for 20', 40' and above 40' respectively.</p> <p>The CCTPL to revise its revenue estimation so as to capture the income based on the rates proposed in the SOR or adjust the rates proposed in the SOR to match with the rates considered in revenue estimation.</p>	<p>Revenue estimation has been revised accordingly in Form 4</p> <p>Revenue estimation has been revised accordingly in Form 4</p>
(iii)	Also, the rates considered by CCTPL in the revenue estimation at the proposed level of tariff from Laden and Empty Transhipment Containers, are not seen to be as per the rates proposed by CCTPL in its proposed SOR. The CCTPL to revise its revenue estimation so as to capture the income based on the rates proposed in the SOR or adjust the rates proposed in the SOR to match with the rates considered in revenue estimation.	<p>The Foreign Transhipment rates are matching with the rates proposed in the SOR. In the case of Coastal Transhipment tariff the tariff considered in the revenue estimation has been revised as per the rates considered in the SOR.</p> <p>[The CCTPL has furnished a statement showing Tariff calculation of Transhipment Containers showing the composition of the rates considered for Transhipment (Annexure 3).]</p>
(iv)	The Authority vide its Order No. TAMP/12/2019-MUC dated 24 July 2019 has prescribed Mandatory User Charge at ₹155/- per container for the 1st year and ₹165/- per container for the next year, to be prescribed in the SOR of all the Major Port Trusts and BOT Terminals. However, the CCTPL in its revenue estimation is seen to have considered a rate of ₹157/- per container. The CCTPL to revise its revenue estimation so as to capture the income based on the rate of ₹165/- per container. Further, the rate of MUC as indicated by CCTPL in its proposed SOR at sl. No. (xvii) of Section 3.12.13 also to be modified.	The revenue estimate under Form 4 & SOR have been corrected as required.
(v)	In Form no. 4, the CCTPL has captured revenue at the proposed level of tariff to the tune of ₹4.43 crores as CFS Revenue. In this regard, the	[The CCTPL has furnished the workings of CFS revenue estimation (Annexure 4).]

<b>Sl. No.</b>	<b>Information/ Clarification sought by us</b>	<b>Reply furnished by CCTPL</b>
	CCTPL to furnish the workings in support of the CFS revenue estimation.	
(vi)	In Form no. 4, the CCTPL has captured rebate to the tune of ₹12.10 crores in the revenue estimation. In this regard, it is to state that the purpose of Form 4 is to establish that the sum of the revenue determined from all the tariff items as in the proposed SOR is within the ceiling of the ARR. Giving of rebate is the commercial decision of CCTPL. It need not form part of the Revenue estimation in Form no. 4. Even otherwise, the rates in the SOR are at ceiling level and the CCTPL has the freedom to levy lower tariff.	Rebate has been removed, revised Form 4 enclosed. These rebates will be claimed when submission of actual results.
<b>D.</b>	<b><u>Proposed Scale of Rates</u></b>	
(i)	It may be recalled that the Authority vide its Order No. TAMP/46/2007 – CCTL dated 30 September 2008 had unbundled the then prevailing consolidated charges for yard operations. The unbundling effected vide the said Order is not seen to have been incorporated by the CCTPL in its proposed SOR. The requisite changes may be made in the SOR and the income estimation in the Form no. 4 to be reviewed in the light of the said changes.	The revenue estimate & SOR have been corrected
(ii)	The penal rate of interest in the proposed SOR to be modified in line with Clause 5.4.1 of Tariff Guidelines, 2019.	SOR has been modified for the above
(iii)	The reason for not proposing any change in the quantum of rebate prescribed in Note no. 2.11 to be explained.	The lashing /unlashing activities are done aboard the vessel, whilst the operations of loading /discharge of containers may continue in the other bays of the vessel. As the gang will be working in close proximity to the loading /discharge operations, they need to be trained in all the safety precautions to ensure Zero harm to themselves, cargo and vessel. Hence the terminal operators will generally ensure that the gang trained by them would carry the activity. Given the critical nature of this activity, we would propose that the option of using external labour gang be excluded. The Tariff proposal envisages a reduction in handling tariff for containers loaded/ discharged from long haul vessels. For containers loaded/ discharged from other vessel only the WPI increase of 1.13% has been proposed, despite multifold increase in costs. Hence no change in the quantum of rebate has been proposed. As mentioned above, we request that this option of using external labour gang be excluded.
(iv)	The relevance of the proposed note no. 2.12 to be explained, given that it gives reference to the benchmark levels of productivity for the years 2007, 2008 and 2009.	As pointed out, the note 2.12 is not relevant in the present context, hence the SOR has been amended to exclude this clause.
(v)	The reason for increasing the free days from 3 to 10 days in respect of ‘Coastal Import containers’ & ‘Change of status to local delivery’ and from 7 to 10 days in respect of Coastal Export containers	The flow of export / import containers into /out of the terminal are presently not aligned to the coastal vessel calls, hence additional free days provided to support and reduce storage cost to trade. In order to facilitate and encourage nascent coastal trade, the free days for coastal

Sl. No.	Information/ Clarification sought by us	Reply furnished by CCTPL
	to be explained.	containers have been increased.
(vi)	The reason for reducing the free days from 30 to 10 days in respect of Transhipment containers to be explained.	Transhipment containers are generally not stored in the intermediate terminal as speed of onward movement is essential. Considering the feedback for the trade, we propose to revise the reduction of free days from 30 to 20 days, the SOR has been revised accordingly.
(vii)	The reason for introducing a new storage schedule for 'Import Loaded DPD – Direct to factory' to be explained	Direct to Factory Import laden containers are cleared and delivery taken by the end customer from directly from terminal i.e. these are not moved by shipping lines to Container Freight Stations and delivery given from the CFS. This facility of direct delivery was initiated by customs to reduce the costs to the end users. To support and encourage the use of this facility, the higher free days has been proposed.
(viii).	The CCTPL is seen to have introduced charges for 3 services in Section 3.12.13 viz., Provision of Slings and Cleaning of containers. In this regard, the CCTPL to clarify/ furnish the following:  (a). Nature of services proposed to be rendered in this regard. The same to be also indicated in the SOR.  (b). Workings to arrive at each of the proposed rates.	The nature of services proposed has been indicated in the revised SOR namely as below  (i). Containers which cannot be handled by use of the regular equipment, based on the request of the customer, the discharge /loading will be done by use of slings for handling the same.  (ii). Empty containers may be cleaned on the request of the customer.  [The CCTPL has furnished working to arrive the tariff for Provision of slings and Cleaning of containers (Annexure 5).] The working consider revenue share, man power cost, sling cost and equipment cost for containers cleaning.
(ix).	The Authority has passed Amendment Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 25 September 2018 in common adoption Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 relating to provision prescribed for concessional coastal tariff for ships and cargo that move from one Indian Port to another Indian Port through the territorial waters of Sri Lanka or Bangladesh in terms of Notification No.38/2018-Customs (N.T.) dated 11 May 2018 issued by the Central Board of Indirect Taxes and Customs, Department of Revenue, Ministry of Finance, as common adoption Orders for all Major Port Trusts and BOT operators operating thereat including CCTPL. However, the CCTPL is not seen to have included suitable notes in the proposed SOR in line with common adoption Order. All notes prescribed vide common adoption Orders to be incorporated.	Clause 2.12 of the proposed SOR has been updated accordingly.
(x)	The CCTPL to confirm that it has estimated income for all the tariff items as proposed by it in its proposed Scale of Rates.	It is confirmed that CCTPL has estimated income for all the tariff items as proposed in its Scale of rates.

8.2. As brought out above, while furnishing the additional information and clarification, the CCTPL has revised its various tariff filing forms and has also furnished a revised draft SOR. A comparative position of ARR computation furnished by CCTPL vide its initial proposal dated 23 July 2020 and vide its e-mail dated 16 October 2020 is tabulated below:

Sl. No.	Description	As per initial proposal dated 23 July 2020			As per revised proposal dated 16 October 2020		
		2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
(1).	<b>Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)</b>						
(i).	Operating expenses (including depreciation)	22,152	19,445	20,175	22,152	19,445	20,175
(ii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	78	967	87	78	967	87
	<b>Total Expenditure 1=(i)+(ii)</b>	22,230	20,412	20,262	22,230	20,412	20,262
(2).	<b>Adjustments in respect of items where there is variation in figures reported as per INDAS (as per Audited Accounts) and IGAAP</b>						
(i).	Depreciation	-	-	-	-	-	-
(ii).	Other expenditure items, if any, to be listed	-	-	-	-	-	-
	<b>Total of Adjustments 2=(i)+(ii)</b>	-	-	-	-	-	-
(3).	<b>Less Adjustments:</b>						
(i).	Actual Royalty / Revenue share paid to the port	(8,279)	(8,060)	(8,423)	(8,279)	(8,060)	(8,423)
(ii).	Interest on delayed payment of taxes	(16)	(949.5)	(67)	(16)	(949.5)	(67)
(iii).	Interest on overdraft/term loan	(24)	(0.8)	(4)	(24)	(0.8)	(4)
(iv).	Provision for bad and doubtful debts	-	(6)	(62)	-	(6)	(62)
(v).	Provision for slow moving inventory	(22)	-	-	(22)	-	-
(vi).	Exchange difference regarded as adjustment to borrowing cost	-	-	-	(19)	-	-
(vii).	Other borrowing costs	-	-	-	(18)	-	-
(viii).	Net exchange loss on translation of financial assets and liabilities	-	-	-	(17)	-	-
	<b>Total of 3 = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)]</b>	(8,342)	(9,016)	(8,556)	(8,395)	(9,016)	(8,556)
(4).	<b>Add: Admissible Royalty/ Revenue Share as per Clause 2.2. of the Tariff Guidelines, 2019</b>	6,021	5,861	6,126	6,021	5,861	6,126
(5).	<b>Total Expenditure after Total Adjustments (5 = 1+2+3)</b>	19,909	17,257	17,832	19,855	17,257	17,832
(6).	Average Expenses of Sl. No.5 = [ Y1 + Y2 + Y3 ] / 3		18,832			18,315	
(7).	<b>Capital Employed</b>						
	(i). Gross Fixed Assets (Property, Plant & Equipment) as on 31st March 2019 (As per IGAAP)		59,468			60,632	
	(ii). Add: Capital Work in Progress as on 31st March 2019 (As per Audited Annual Accounts)		-			-	
	(iii). Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.6 of the Tariff Guidelines, 2019		2,030			2,022	
	(a). Inventory		197			197	
	(b). Sundry Debtors		530			528	
	(c). Cash		1,304			1,298	
	(d). Sum of (a)+(b)+(c )		2,030			2,022	
	<b>(iv). Total Capital Employed [(i)+(ii)+(iii)]</b>		<b>61,498</b>			<b>62,654</b>	

(8).	<b>Return on Capital Employed 16% on SI. No.7(iv)</b>	9,840	10,025
(9).	<b>Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2019 [ (6)+(8) ]</b>	28,172	28,339
(10).	<b>Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20 ie 4.26%</b>	29,372	29,546
(10 a)	<b>Indexation in the ARR as per ( 10 ) @ 1.13% applicable for the year 2020-21</b>	29,704	29,880
(11).	<b>Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR) as given in Sr. No.10 above.</b>	29,704	29,880
(11 a)	<b>Voluntary Adjustment of Past Surplus - We draw your attention to Clause No 5 in Annexure 1 "Highlights of the Proposal". In this regards, while we do not admit to any past surplus, should any such surplus arise either out of mutual discussions or by a decision of the Madras High Court, the amount of ARR foregone by us amounting to Rs. 19,068 Lakh (Rs. 6,356 lakh X 3) should be adjusted against the same."</b>	7,419	6,356
(12).	<b>Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at SI. No.11 above</b>	22,285	23,524

9. Based on the scrutiny of the CCTPL proposal, the Licensor port CHPT was also requested vide letter dated 25 August 2020 to furnish some additional information/ clarification. After a reminder dated 29 September 2020, the CHPT has responded vide its letter dated 8 October 2020. The comments of CHPT was forwarded to CCTPL vide e-mail dated 15 October 2020 for comments of CCTPL. The CCTPL vide its email dated 16 October 2020 has furnished its response on the comments of CHPT. The specific comments sought by us, response of CHPT and the response of CCTPL thereon, are tabulated below:

Sl. No.	Information/ Clarification sought by us	Reply furnished by CHPT	Comments of CCTPL
(i)	The copy of the Separate Agreement entered by CCTPL with CHPT, duly signed by both the parties, as per the stipulation contained in Clause 1.9 of the 2019 Guidelines, to be furnished.	Execution of separate agreement with CCTPL is under process. On execution, a copy of the same will be furnished to TAMP.	We are in agreement with ChPT comment.
(ii)	CHPT to furnish its comments on the computation of ARR as furnished by CCTPL in its Form no. 1.	No comments.	No comments
(iii)	In Form 4, the CCTPL has indicated the average traffic at 6.48 Lakh TEUs for the years 2016-17 to 2018-19. The said average traffic at 6.48 lakh TEUs to be confirmed by CHPT.	The cargo handled by CCTPL for 3 financial years are as follows : 2016-17 – 646319 TEUs 2017-18 – 646482 TEUs 2018-19 – 655385 TEUs Average – 649395 TEUs	The cargo handled by CCTPL for 3 Financial years are as follows 2016-17 - 646319 TEUs 2017-18 - 646481 TEUs 2018-19 - 653675 TEUs Average- 648825 TEUs

(iv)	CHPT to furnish its comments on the estimation of revenue at the proposed level of tariff as furnished by CCTPL in its Form no. 4.	The gross revenue earned by CCTPL, as per the records of CHPT, for the 3 years are as follows :  2016-17 – ₹ 222.98 crores 2017-18 - ₹ 217. 11crores 2018-19 – ₹ 226.97 crores	The gross revenue reported by CHPT includes scrap sales and excludes rebates given.						
(v)	CHPT to furnish its comments on the comparative statement furnished by CCTPL in Form no. 5, highlighting the changes/ amendments proposed by CCTPL in its proposed Scale of Rates vis-a-vis the existing Scale of Rates.	<p>The terminal has proposed an increase of 1.13% for handling of FCL and LCL import and export containers, ICD import and export containers and transshipment containers, wharfage charges etc.</p> <p>It has been proposed to increase the tariff by 28% for stuffing / destuffing of cargo and substantial increase in CFS charges citing the increase in labour wages from 2008 and other operating costs.</p> <p>To attract origin / destination containers, the terminal has proposed reduction of 5% in tariff for containers loaded / discharged from Long Haul vessels.</p>	<p>We are in agreement with CHPT comment.</p> <p>The activity of stuffing/destuffing of container and the activities at CFS are highly labour intensive. The cost of labour has increased over the years. Given below is the increase in statutory minimum wages.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Minimum Wage in ₹.</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009</td><td>₹. 203 per day</td></tr> <tr> <td>2020</td><td>₹.629 per day</td></tr> </tbody> </table> <p>The increase is 310%. Other operational costs have also increased over year. Thus necessitating increase in tariff.</p> <p>We are in agreement with CHPT comment.</p>	Year	Minimum Wage in ₹.	2009	₹. 203 per day	2020	₹.629 per day
Year	Minimum Wage in ₹.								
2009	₹. 203 per day								
2020	₹.629 per day								
(vi).	---	CCTPL has filed writ petition in the High Court of Madras and obtained stay with regard to revision of charges by TAMP in the year 2011. In the present proposal, CCTPL has mentioned that the proposal is without prejudice to their rights and contentions included in W.P. Nos. 12456 and 12457 of 2011 and WP Nos. 22196 and 22197 of 2011 filed by them challenging TAMP orders and pending before the High Court of Madras.	The said issues have been covered in CCTPL letter dated 23 July 2020, while forwarding the proposal. We have no further comments.						

		M/S. CCTPL has also mentioned in the highlights of the proposal that they do not admit past surplus, depending on the mutual decision pursuant to discussion in keeping with clause 3.1.1 of the Tariff Guidelines, 2019.	
--	--	---	--

10. The proceedings relating to joint hearing held in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

11. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The Scale of Rates of Chennai Container Terminal Private Limited (CCTPL) was last revised by this Authority vide Order dated 25 March 2011, following the Tariff Guidelines 2005. Vide the said Order, this Authority has effected an across the board reduction of 35% over the then prevailing tariff of CCTPL (i.e. tariff approved for CCTPL vide Order no. TAMP/45/2007-CCTPL dated 19 June 2008). Aggrieved by said reduction in its tariff, the CCTPL has challenged the tariff order of 25 March 2011 by its Writ Petition No. 12456 and 12457 of 2011 in the Hon'ble High Court of Madras. The Hon'ble High Court has stayed the operation of the Order and has permitted the Petitioner i.e. CCTPL to charge at the (higher) rates as per earlier Tariff Order dated 19 June 2008. The writ petition is yet to be disposed of by the Hon'ble Court.
- (ii) In the meanwhile, the Ministry of Shipping (MOS), as a policy direction under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963, has issued Tariff Guidelines, 2019, for BOT operators who were previously governed by 2005 Guidelines. Consequent to the issue of the Tariff Guidelines, 2019, by the MOS, the tariff fixation exercise in respect of the CCTPL is to be governed by the stipulations contained in the Tariff Guidelines, 2019 and the Working Guidelines issued to operationalize the Tariff Guidelines, 2019.
- (iii). In this backdrop, the CCTPL has come up with a proposal in July 2020 for revision of its tariff, following the Tariff Guidelines, 2019 and the Working Guidelines issued to operationalize the Tariff Guidelines, 2019. The revision has been sought by the CCTPL on the tariff as approved by this Authority vide its Order dated 19 June 2008, which is now being levied by the CCTPL based on the Order of the Hon'ble Court.
- (iv). The CCTPL has filed its proposal for general revision of its Scale of Rates in July 2020. Thereafter, in October 2020, while furnishing the additional information/ clarification, the CCTPL has revised its proposal after rectifying the errors. The said rectification has been carried out by the CCTPL only in the tariff filing forms and there is no change in the quantum of hike sought by CCTPL vide its initial original proposal of July 2020. The revised proposal of October 2020 along with the additional information/ clarification furnished by CCTPL and CHPT during the processing of the case is considered in this analysis.
- (v).
  - (a). Clause 2.1 of the Tariff Guidelines, 2019 requires the BOT Operator to assess the Annual Revenue Requirement (ARR) which is the average of the sum of the Actual Expenditure as per the final Audited Annual Accounts of the immediate preceding three years (Y1), (Y2) and (Y3) at the time of submitting the proposal subject to certain exclusions as prescribed in Clause 2.2., 2.3.1 and 2.3.2 of the Tariff Guidelines, 2019 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on the Capital Employed obtaining as on 31<sup>st</sup> March Y3, duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost Accountant.
  - (b). The CCTPL has assessed the Annual Revenue Requirement (ARR) for the three years i.e. 2016-17 (Y1), 2017-18 (Y2) and 2018-19 (Y3) duly certified by the practicing Chartered Accountant. The figures of operating expenditure and finance & miscellaneous expenditure as considered in revised Form-1 for the years 2016-17 to 2018-19 is seen to be as per the Audited Annual Accounts.
  - (c). While assessing the ARR, the CCTPL has not made any adjustments in respect of items where there is variation in figures reported in the Audited Annual Accounts as per IND AS (Indian Accounting Standards) and Indian Generally Accepted Accounting Principles (IGAAP) in ARR computation, as prescribed in Clause 2.3.2. of the Tariff Guidelines, 2019. In this regard, the CCTPL has stated that while transition of accounts from IGAAP to

IND AS during the year 2016-17, the CCTPL has opted to continue with the carrying value of all of its property, plant and equipment (other than assets covered under service concession arrangement) recognized as at 1 April 2015, measured as per the previous GAAP, and use that carrying value as the deemed cost of such property, plant and equipment, due to which there are no IND AS adjustments in the financials.

Based on the above and also since the Form 1 (wherein the said adjustments need to have been captured) has been certified by a Chartered Accountant, the position as reported by CCTPL in this regard is relied upon.

(d). As prescribed in Clause 2.2 and 2.3.1 of the Tariff Guidelines, 2019, the CCTPL has excluded the following expenses, which are not admissible in ARR computation, in line with the provisions prescribed in Clause 2.2 and 2.3.1 of the Tariff Guidelines, 2019. The said adjustments are brought out for specific mention:

(i). Clause 2.2 of the Tariff Guidelines, 2019, *inter alia*, stipulates that in those cases where the bidding process was finalized before 29 July 2003, the ARR computation will take into account the Royalty/ Revenue share payable to the landlord port by the BOT operator, to the extent of the next highest bidder.

CCTPL is a BOT operator, who falls in the pre July 2003 era. Thus, in case of CCTPL, the Royalty paid by CCTPL to the Licensor port CHPT is admissible as an item of cost to the extent of the next highest bidder. Accordingly, 72.72% of the Royalty as reflected in the Audited Annual Accounts for the years 2016-17 to 2018-19 has been considered by the CCTPL in the computation of ARR, in line with the clause 2.2 of the tariff guidelines of 2019, which was also followed when the tariff of CCTPL was being fixed earlier under 2005 Tariff Guidelines.

(ii). As per Clause 2.3.1 (ii) of the Tariff Guidelines, 2019, the CCTPL has excluded the provision for bad and doubtful debts as reflected in the Audited Annual Accounts for the years 2017-18 and 2018-19 respectively. Likewise, the provision for slow moving stores and spares as reflected in the year 2016-17 has also been excluded. The Audited Annual Accounts of CCTPL does not reflect any provisions towards provision for bad and doubtful debts during the year 2016-17 and provision for slow moving stores and spares during the years 2017-18 and 2018-19.

(iii). The CCTPL has also excluded the Interest on delayed payment of taxes, Interest on overdraft/ term loan, Exchange difference regarded as adjustment to borrowing cost and Other borrowing costs, as reflected in the schedule of ‘Finance Costs’ in the audited Annual Accounts of the respective years under consideration.

(iv). The schedule of ‘Other Expenses’ in the audited Annual Accounts for the year 2016-17 of CCTPL, which reflects an amount of ₹.16.80 lakhs towards ‘Net exchange loss on translation of financial assets and liabilities’ has also been excluded by CCTPL in line with the provision of clause 2.3.1(ii) of the Tariff Guidelines, 2019, to arrive at the ARR, after our query in this regard.

(v). Following the provisions prescribed at Clause 2.2, 2.3.1 and 2.3.2 of the Tariff Guidelines, 2019 as brought out above, the average expense for the years 2016-17 to 2018-19 has been worked out by CCTPL at ₹183.15 crores.

(e). (i). As per Clause 2.5 of the Tariff Guidelines of 2019, the CCTPL has worked out the figure of Capital Employed. Capital employed comprises of Gross Fixed assets as arrived as per IGAAP plus capital work in progress as on 31 March 2019. The CCTPL has furnished workings with regard to Gross fixed assets as per IGAAP duly certified by a Chartered Accountant. The value of Capital Work-in-Progress as on 31 March 2019 is reflected as Nil in the Audited Annual Accounts of CCTPL. Thus, the Gross fixed assets at ₹ 606.32 crores as on 31 March 2019, as considered by the CCTPL is considered in the analysis.

(ii). Clause 2.6. of the Tariff Guidelines, 2019 prescribes the norms for determining the working capital. Working capital comprises of Inventory, Sundry debtors and Cash balances, as per Clause 2.6 of the Tariff Guidelines, 2019. Limit on inventory for capital spares will be one year’s average consumption and in case of

other items of inventory the limit will be six months' average consumption of stores excluding fuels. Limit on cash balance will be one month's cash expenses. Advance payment of Revenue Share/ royalty and lease rental / license fee to the landlord port flowing from the contractual obligations is to be treated as sundry debtors.

- (iii). The CCTPL has considered an Inventory excluding fuel and customized spares to the tune of ₹1.97 crores. On a specify query, the CITPL has confirmed that the said figure of ₹1.97 crores comprises of six months' average consumption of the stores & spares (excluding fuel and customized spares). The submission made by CCTPL is relied upon.
- (iv). The CCTPL has considered an amount of ₹5.28 crores towards advance payment of Revenue Share as allowable Sundry Debtors under Working Capital in Form-3. The CCTPL has furnished an invoice in support of the ₹5.28 crores being the advance Royalty paid by it to CHPT in March 2019.

In this connection, it is to state that as per provisions of the Licence Agreement entered between CCTPL and CHPT, Royalty/ Revenue share is to be paid in advance for each month for a Minimum Guaranteed Throughput (MGT) of 5 lakh TEUs per annum. Accordingly, average monthly Revenue share prepayment as per the Licence Agreement is worked out at ₹3.93 crores [Allowable Royalty for the year 2018-19 at ₹ 61.26 crores / actual traffic for the year 2018-19 at 648825 TEUs x MGT of 5 lakh TEUs / 12 months] and considered in the analysis.

- (v). The cash balances to the tune of ₹12.98 crores as considered by CCTPL has been slightly moderated to ₹12.93 crores, based on one month's average allowable expenditure excluding depreciation and amortization amount as reflected in the Form-1 for the year 2018-19 [(₹202.62 crores - ₹85.56 crores + ₹61.26 crores - ₹23.20 crores)/ 12 = ₹12.93 crores].
- (vi). Thus, based on the above, the Working Capital has been considered at ₹18.83 crores instead of ₹20.22 crores as considered by CCTPL.
- (vii). As explained above, the total capital employed comprising of Gross Fixed Assets and working capital works out to ₹625.15 crores as against ₹626.54 crores as worked out by CCTPL.
- (f). As per Clause 2.7 of the Tariff Guidelines, 2019, Return on Capital Employed (ROCE) at 16% is worked out on the revised Capital Employed, which works out to ₹100.02 crores, which is considered in the Annual Revenue Requirement (ARR) computation.
- (vi). The ARR comprises of the average of the expenditure for the three financial years 2016-17 to 2018-19 plus 16% ROCE. Subject to modifications as explained above, the ARR has been worked out to ₹283.17 crores, as against the ARR assessed by the CCTPL at ₹283.39 crores.
- (vii). Thereafter, as per Clause 2.8 of Tariff Guidelines, 2019, the said ARR needs to be indexed @100% of the WPI applicable for the year 2019-20 which is 4.26%. Accordingly, the indexed ceiling ARR for the year 2019-20 has been worked out to ₹295.23 crores (i.e. ₹283.17 crores \* 1.0426). Further, since the financial year 2020-21 has already commenced, the CCTPL is entitled for the WPI indexation applicable for the year 2020-21 as well, which is 1.88% for arriving the Ceiling Indexed ARR for year 2020-21. This Authority has also adopted similar approach of granting 100% WPI indexation for the year 2020-21 over the indexed ARR of 2019-20 while approving the Scale of Rates for International Seaports (Haldia) Pvt. Ltd (ISHPL) vide Order no. TAMP/7/2020-ISHPL dated 08 September 2020. However, in the instant case, the CCTPL has considered only 60% of the WPI indexation i.e. 1.13% (1.88 \* 60%) for computation of Ceiling Indexed ARR for year 2020-21 in Form-1. The said anomaly is rectified and a WPI indexation of 1.88% is considered to arrive at the Ceiling Indexed ARR for year 2020-21. Accordingly, the ceiling indexed ARR works out to ₹300.78 crores, as against the ceiling indexed ARR worked out by CCTPL at ₹298.80 crores. The detailed ARR calculation is attached as **Annex**. A summary of the ceiling indexed ARR, is given below:

(₹ in crores)

Sr. No.	Particulars	ARR computation	
		As furnished by CCTPL	As Considered by us
1	Average Expenses [Y1+Y2+Y3]/3	183.15	183.15
2	Capital employed as on 31.03.2019 including capital work in progress as on 31.03.2019 and working capital as per norms	626.54	625.15
3	Return on capital employed @ 16%	100.25	100.02
4	ARR as on 31 March 2019 (4=1+3)	283.39	283.17
5	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20 (4.26% for the year 2019-20)	295.46	295.23
6	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2020-21 (1.88% for the year 2020-21)  [CCTPL has applied @ 60% of the WPI applicable for the year 2020-21 ( 1.13% for the year 2020-21)]	298.80	300.78
7	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	298.80	300.78

(viii). As per clause 2.9 of the Tariff Guidelines, 2019, based on the Ceiling Indexed ARR as determined at sl. no. 6 above, the CCTPL has to draw its proposed Scale of Rates (SOR). As per Clause 2.10 of Tariff Guidelines, 2019, for drawing the SOR, the traffic to be considered would be the average of the actual traffic handled by the BOT operator during the years Y1, Y2 and Y3, duly certified by the concerned port. The average traffic for the years 2016-17 to 2018-19 has been considered by the CCTPL at 6,48,825 TEUs, However, the corresponding figure as reported by the Licenser port, CHPT is 6,49,395 TEUs, which is marginally higher by 0.08%. Since the difference as pointed by CHPT is insignificant and considering that the CCTPL has reconciled the average traffic with the container mix for revenue estimation. This Authority is inclined to proceed based on the average traffic figures as considered by CCTPL in its workings.

(ix). As per Clause 2.11.1 of Tariff Guidelines, 2019, the BOT Operators have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on commercial judgment and draw the Scale of Rates within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant. While drawing up the proposed SOR, the CCTPL is seen to have proposed a general increase of 1.13% over existing Tariff, except in case of stuffing / destuffing charges an increase of about 28% has been proposed and in case of Reefer containers an increase of 11% has been proposed.

The CCTPL has given detailed working of revenue estimation indicating the tariff items in the proposed SOR for corresponding average traffic for the years 2016-17 to 2018-19, as required as per Clause 2.11.1. of the Tariff Guidelines, 2019. The revenue estimation at the proposal level of tariff as assessed by CCTPL is ₹.235.25 crores. This is seen to be lower than the Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR) of ₹ 300.78 crores, as discussed earlier, thereby leaving a gap of ₹ 65.54 crores, which has been left uncovered by the CCTPL. The revenue estimation statement as assessed by the CCTPL has been duly certified by a Chartered Accountant.

(x). This Authority vide its Order No. TAMP/46/2007-CCTL dated 30 September 2008 had unbundled the then prevailing consolidated charges for yard operations prescribed at Sections 3.1.3., 3.2.2. and 3.3.3 in the then prevailing Scale of Rates of CCTPL. Since the unbundling effected vide the said Order was not seen to have been incorporated by the CCTPL in its proposed SOR submitted alongwith its proposal of July 2020, the CCTPL in its proposal of October 2020 has reported to have made the requisite changes in the proposed SOR. However, it is seen that while the unbundling effected vide the Order of September 2008 in Sections 3.1.3 (a), 3.1.3 (b), 3.3.3 (a) and 3.3.3 (b) have been incorporated, the effect of unbundling in respect of section 3.2.2 is not seen to have been incorporated by the CCTPL in its proposed SOR. The CCTPL has not given any reason for exclusion of the same in the proposed SOR. It is presumed that there was an omission on the part of CCTPL to incorporate this provision in the proposed SOR. The Unbundled charges in the respect of

section 3.2.2 as approved by this Authority vide its order dated 30 September 2008 have been incorporated in the proposed SOR with a suitable increase as proposed by CCTPL in respect of charges Section 3.2.2.

- (xi). The clause 2.12 of existing SOR prescribes benchmark level of productivity to be achieved in the 2008 and 2009. As the said clause has no relevance in the present day, the said clause has been proposed to be deleted by CCTPL, which is approved by this Authority.
- (xii). The existing SOR at clause 2.11 prescribes that, if a terminal user provides, with prior consent of CCTPL, lashing/ unlapping gang for lashing operations of all containers in the vessel, then a rebate of ₹33/- per container in handling charges prescribed in Section 3.1.1, 3.2.1, 3.3.1 and 3.4 shall be allowed, subject to the terminal user agreeing to follow safety regulations. In this regard, the CCTPL has stated that given that the lashing /unlapping activities are done aboard the vessel by a gang of workers, the gang needs to be trained in all the safety precautions to ensure Zero harm to themselves, cargo and vessel. In view of this position, the CCTPL has stated that it ensures that the gang trained by them would carry out the activity. Thus, given the critical nature of this activity, the CCTPL has proposed that the option of using external labour gang be excluded. Looking into the safety aspects as highlighted by CCTPL, the proposal of the CCTPL to delete the existing note which prescribes a rebate for use of gang engaged by a terminal user, is approved.
- (xiii). The CCTPL has introduced a new definition at clause 1.21 in respect of the Long Haul vessels so as to state that the Long Haul vessels would be the Vessels originating/ Destined from /to any ports in continents of Americas/ Europe/ Africa or ports beyond Singapore/ Malaysia. Simultaneously, the CCTPL has also introduced a separate tariff for the Long Haul Foreign going Vessels. The tariff in respect of the containers loaded / discharged from Long Haul vessels are pegged at lower level as compared to the other containers loaded / discharged from other foreign going Vessels, so as to incentivize long – haul vessels and to attract more of origin/ destination containers. The Licensor port CHPT has also acknowledged this position. The income from containers loaded / discharged from Long Haul vessels have been captured by CCTPL in its revenue estimation at the proposed level of tariff. Hence, this Authority is inclined to approve incorporation of the definition of Long Haul vessels as well as the separate tariff for containers loaded / discharged from Long Haul vessels, as proposed by CCTPL.
- (xiv). The CCTPL has proposed increase in the free days from 3 to 10 days in respect of ‘Coastal Import containers’ & ‘Change of status to local delivery’ and has also proposed increase in the free days from 7 to 10 days in respect of Coastal Export containers, on the ground that the flow of export/ import containers into/ out of the terminal are presently not aligned to the coastal vessel calls and that the additional free days would help in reducing storage cost to coastal trade and thereby facilitate and encourage nascent coastal trade.  
Clause 9.10.1 of the Workings Guidelines issued to operationalize the Tariff Guidelines, 2019, allows the individual BOT operators to propose free days. Accordingly, the proposal of CCTPL seeking an increase in the free days for the various categories of coastal containers, is seen to be a welcome move and is also within the stipulation contained in the Tariff Guidelines, 2019. Hence, the proposed increase in free days is approved.
- (xv). Since Transshipment containers are generally not stored in the intermediate terminals, as speed of onward movement is essential, the CCTPL in its initial proposal of July 2020 had proposed to reduce the free days from 30 to 10 days in respect of Transhipment containers. However, subsequently in its proposal of October 2020, the CCTPL has proposed to reduce the free days from 30 to 20 days in respect of Transhipment containers based on the feedback from the trade.  
As stated earlier, Clause 9.10.1 of the Workings Guidelines issued to operationalize the Tariff Guidelines, 2019, allows the individual BOT operators to propose free days. Accordingly, the proposal of CCTPL to reduce the free days for the Transhipment containers is within the stipulation contained in the Tariff Guidelines, 2019. Also, none the users have specifically objected the proposed reduction of free days. Hence, the proposed reduction in free days is approved.
- (xvi). The CCTPL has reported that a facility of direct delivery has been initiated by Customs, wherein containers are cleared and delivery is taken by the end customer directly from terminal, so as to reduce the costs to the end users. Consequent to this facility, the CCTPL in its proposed SOR has introduced a new storage schedule for ‘Import Loaded DPD – Direct to factory’. To support and encourage the use of this facility, the CCTPL has proposed a higher free period of 5 days as compared to normal import containers, which enjoy a free period of only 3 days. The judgment of

CCTPL in this regard it is relied upon. Hence, this Authority is inclined to approve the introduction of the storage schedule for 'Import Loaded DPD – Direct to factory' as proposed by CCTPL.

- (xvii). The CCTPL has introduced charges for 2 services in Section 3.12.13 viz., Provision of Slings and Cleaning of containers. The service of 'Provision of Slings' at ₹ 450/- per container is reported to be rendered on the request of the customer to discharge/ load a Container by use of slings, when the said container cannot be handled by use of the regular equipment. As regards the service of 'Cleaning of containers' at ₹ 450/- per container, the said service is reported to be rendered on the request of the customer to clean Empty containers. The CCTPL has furnished workings in support of both the proposed charges. Since, none the users have specifically objected the introduction of proposed levy for the above mentioned two services and also since it is an optional service, which would be rendered only at the request made by the customer, the introduction of charges for Provision of Slings and Cleaning of containers, as proposed by CCTPL is approved.
- (xviii) This Authority has passed Amendment Order No.TAMP/53/2015- VOCPT dated 25 September 2018 in common adoption Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 relating to provision prescribed for concessional coastal tariff for ships and cargo that move from one Indian Port to another Indian Port through the territorial waters of Sri Lanka or Bangladesh in terms of Notification No.38/2018- Customs (N.T.) dated 11 May 2018 issued by the Central Board of Indirect Taxes and Customs, Department of Revenue, Ministry of Finance, as common adoption Orders for all Major Port Trusts and BOT operators operating thereat including CCTPL. The CCTPL has included suitable notes in the proposed SOR in line with common adoption Order.
- (xix). This Authority vide Order No. TAMP/12/2019-MUC dated 24 July 2019 has approved revised Mandatory User Charges (MUC) for DMICDC's Logistics Data Bank (LDB) project across all the Major Port Trusts and BOT operators operating thereat. Therefore, the revised MUC on containers for the Logistics Data Bank Service rendered by DMICDC approved by this Authority for a period of two years for common adoption by all Major Port Trusts and BOT terminals thereat shall be applicable in case of CCTPL also. The CCTPL has suitably incorporated the said provision in its proposed Scale of Rates.
- (xx). As per the stipulation contained in Clause 1.9 of the Tariff Guidelines, 2019, the CCTPL and the Licensor port CHPT have to enter into a separate Agreement, agreeing to abide by the Tariff Guidelines, 2019. The CCTPL and CHPT have confirmed that they are in the process of entering into a separate Agreement. The CCTPL and CHPT is advised to expedite entering into a Separate Agreement and forward a copy of the same to this Authority, immediately after executing the Agreement.
- (xxi).
  - (a). Before we proceed to consider the revised SOR of CCTPL, it is pertinent here to draw reference to Clause 3.1.1 of the Tariff Guidelines, 2019, which stipulates that in case of the BOT operators, whose tariff have not been reviewed in the past due to litigations pending in the High Courts on the Tariff Orders passed by this Authority, the surplus/ deficit over and above the admissible costs and permissible return, if any, arising during the period of litigation will be subject to either the orders of the respective Courts or as per the treatment to be collectively decided by the Ministry of Shipping (MOS), concerned Major Port Trust, concerned BOT operator and this Authority.
  - (b). As stipulated in Clause 3.1.1 of the Tariff Guidelines, 2019, and based on clarification / information sought by CITPL and PSA SICAL (a BOT Operator at V.O Chidambaranar Port Trust) on treatment of past period surplus, a Draft Policy Framework to decide on the treatment of past period surplus/ deficit, over and above the admissible costs and permissible return arising during the period of litigation in respect of BOT Operators who have approached various High Courts and have obtained stay on the operation of the last tariff Order passed by this Authority, was prepared and forwarded to the MOS vide our letter no. TAMP/61/2018-Misc dated 26 April 2019, for deliberation by MOS with the concerned BOT operators, concerned Major Port Trusts and this Authority. The Indian Ports Association (IPA) has deliberated the matter with the concerned Major Ports, BOT operators and TAMP and the MOS is seized of the matter.
  - (c). Under this circumstance, without giving the impact of any adjustment of past period surplus accrued during the period of litigation, the income at the estimated level of tariff has been kept at the ARR level of ₹300.78 crores, by considering an increase over the existing level of rates being levied by the CCTPL i.e. the Court permitted tariff, as discussed in the earlier paragraphs. If any adjustment of surplus is carried out in the ARR of ₹ 300.78 crores, it may further reduce the ceiling indexed ARR.

(d). However, in this regard, it is to state that in case of CCTPL, the Hon'ble High Court of Madras has not yet passed Order disposing of the Writ Petition No. 12456 and 12457 of 2011 paving a way for treatment of surplus/ deficit. Neither the methodology for determination of surplus during the period of litigation nor the treatment to be meted out to the surplus accrued during the period of litigation has been firmed up. In the absence of any methodology for determination of surplus and in the absence of any manner treatment firmed up to deal with the surplus, this Authority is not in a position to carry out any adjustments in this regard, as of now.

(e). As brought out earlier, CCTPL has stated that while it does not admit to any past surplus, it has voluntarily considered a past period surplus adjustment of ₹ 63.56 crores per annum aggregating to about ₹190.68 crores for a period of three years.

(f). In the absence of any methodology for determination of surplus and in the absence of any manner of treatment of past period surplus, no adjustment of past surplus during the period of litigation was considered while disposing of the general revision proposal of other BOT Operators whose tariff was recently fixed based on the stipulations contained in the Tariff Guidelines, 2019, and wherein the matter is pending in High Courts viz., Chennai International Terminal Private Limited (CITPL), Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL) and Nhava-Sheva International Container Terminal Private Limited (NSICT).

However, the case of CCTPL is unique as compared to the cases relating to CITPL and GTIPL. While in the case of CITPL and GTIPL, there was no gap left uncovered between the indexed ceiling ARR and the income estimated at the proposed level of tariff, in the case of CCTPL, there is a gap of ₹ 65.54 crores between the indexed ceiling ARR and the income estimated at the proposed level of tariff. In other words, even if an adjustment of past period surplus to the tune of ₹65.54 crores is effected from the indexed ceiling ARR, the CCTPL can still continue to levy its proposed increased rates.

Thus, this Authority has decided to earmark an amount of ₹65.54 crores per annum aggregating to about ₹196.62 crores for a period of 3 years to be considered for adjustment towards adjustment of the past period surplus, whenever the Hon'ble High Court of Madras passes Order disposing of the Writ Petition no. No. 12456 and 12457 of 2011 paving a way for treatment of surplus/ deficit or a decision from the MOS is received on the treatment of surplus/ (deficit) arising over and above the admissible costs and permissible return during the period of litigation whichever is earlier. In other words, past period surplus amount to the tune of ₹65.54 crores per annum is deemed to have been adjusted in the current exercise upto a period of 3 year and only a surplus over and above ₹ 65.54 crores per annum is to be considered for adjustment in future.

This Authority has accepted for such a similar type of adjustment of past surplus while revising the tariff of Nhava Sheva International Container Terminal Private Limited (NSICTPL), based on the stipulations contained in Tariff Guidelines, 2019, and wherein the matter is pending in High Court of Bombay.

(xxii). While approving the rates as proposed by the CCTPL, it is also to be noted by CCTPL that whenever the Hon'ble High Court of Madras passes Order disposing of the Writ Petition no. No. 12456 and 12457 of 2011 paving a way for treatment of surplus/ deficit or a decision from the MOS is received on the treatment of surplus/ (deficit) arising over and above the admissible costs and permissible return during the period of litigation whichever is earlier, the tariff of CCTPL approved now would be subject to review then, so as to capture the impact of the surplus that has arisen during the period of litigation.

(xxiii). It is relevant here to mention that we have vide our letter no. TAMP/46/2015-Misc dated 24 July 2015 communicated to CCTPL that the surplus quantified for the tariff cycle immediately preceding the challenged tariff Order and the tariff fixed in the said tariff order challenged by the CCTPL in the Hon'ble High Court of Madras will be taken up for review, based on the Ministry of Shipping (MOS) letter No. 14019/20/2009-PG dated 12 June 2015, subject to the permission of the Hon'ble High Court, as the matter is subjudice. Accordingly, an Affidavit has been filed by us in the Hon'ble Court in August 2015, *inter alia*, praying before the Hon'ble Court to permit this Authority to review the order of January 2012 to give effect to the opinion of the Learned Attorney General of India as directed by the MOS. The matter is still pending before the Hon'ble Court. After receipt of the permission of the Hon'ble High Court, an exercise to quantify the surplus/ (deficit) based on the MOS letter has to be undertaken.

(xxiv). As per Clause 2.12 of the Tariff Guidelines, 2019, the SOR will be indexed annually to inflation to the extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) announced by the Government of India occurring between 1st January to 31<sup>st</sup> December of the relevant year. Such adjusted SOR will come into force from 1<sup>st</sup> May of the relevant year to 30<sup>th</sup> April of the following year. It is relevant here to state that in the instant case indexation for the year 2019-20 and 2020-21 is already considered in the ARR and for drawing the SOR. The next annual indexation in SOR will be applicable from 1 May 2021. That being so, a note is inserted in the SOR to the effect that the SOR approved by this Authority is subject to automatic annual indexation at 60% of the WPI to be announced by this Authority. The annual indexation will be from **01 May 2021**. The indexed SOR shall be intimated by the CCTPL to the CHPT, users and to this Authority.

12. In order to ensure that the submission of a proposal by CCTPL for review of its SOR, consequent processing of the proposal by this Authority, passing of the Order by this Authority and implementation of the Order by CCTPL should not amount to contravention of the High Court Order, the CCTPL was repeatedly requested to intimate the Hon'ble Madras High Court about the CCTPL filing a proposal for General revision of its Scale of Rates. However, the CCTPL has not made available any evidence to establish that it has intimated the Hon'ble Court about the CCTPL approaching this Authority for revision of the Court permitted tariff. Therefore, the revised SOR approved in respect of CCTPL shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order passed by this Authority in the Gazette of India or from the date the CCTPL intimates the High Court about the CCTPL getting approval of this Authority for revision of the Court permitted tariff, by way of filing an Affidavit in the Hon'ble High Court of Madras, whichever is later. The CCTPL is also advised to produce before this Authority an authenticated copy of the Affidavit immediately on filing in the Court. The implementation of the revised SOR without intimation to the Hon'ble High Court will be at the risk and responsibility of CCTPL.

13.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the SOR and conditionalities of the CCTPL which have been notified separately. The effective date of the revised Scale of Rates and conditionalities governing the application of revised Scale of Rates will remain the same as already indicated in the separate Order dated 28 October 2020. Once the revised order comes into effect, it shall be in force for a period of 3 years subject to annual indexation. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

13.2. The tariff of the CCTPL has been fixed based on the prevailing information and without considering any adjustment of past period surplus relating to the period of litigation. Therefore, whenever the Hon'ble High Court of Madras passes Order disposing of the Writ Petition no. 12456 and 12457 of 2011 paving a way for treatment of surplus/ deficit or a decision from the MOS is received on the treatment of surplus/ (deficit) arising over and above the admissible costs and permissible return during the period of litigation whichever is earlier, as stipulated in clause 3.1.1 of the Tariff Guidelines, 2019, the tariff of CCTPL to be approved now would be subject to review then, so as to capture the impact of the surplus that has accrued to CCTPL during the period of litigation.

13.3. As stipulated in Clause 7 of the Tariff Guidelines, 2019, the CCTPL shall furnish to this Authority, annual reports on container traffic handled, average moves by crane per hour and average dwell time for containers. The annual reports shall be submitted by the CCTPL within 90 days following the end of each of the year. Any other information which is required by this Authority from time to time shall also be furnished by CCTPL.

13.4. An analysis of variation will also be made at the time of the next general review of tariff of CCTPL at the end of the tariff validity period and adjustment of additional surplus will be made in the tariff to be fixed for the next cycle, in line with the stipulation contained in Clauses 3.2.1 and 3.2.2 of the Tariff Guidelines, 2019.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT-III/4/Exty./422/2020-21]

Annex

Computation of Annual Revenue Requirement under Tariff Policy, 2019 for Determination of Tariff for Chennai Container Terminal Private Limited operating at Chennai Port Trust.					
Sl. No.	Description	Rs. in lakhs			
		2016-17	2017-18	2018-19	
(1).	<b>Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)</b>				
(i).	Operating expenses (including depreciation)	22,152	19,445	20,175	
(ii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	78	967	87	
	<b>Total Expenditure 1=(i)+(ii)</b>	22,230	20,412	20,262	
(2).	Adjustments in respect of items where there is variation in figures reported as per INDAS (as per Audited Accounts) and IGAAP				

(i).	Depreciation	-	-	-
(ii).	Other expenditure items, if any, to be listed	-	-	-
	<b>Total of Adjustments 2=(i)+(ii)+ -----</b>	-	-	-
(3).	<b>Less Adjustments:</b>			
(i).	Actual Royalty / Revenue share paid to the port	(8,279)	(8,060)	(8,423)
(ii).	Interest on delayed payment of taxes	(16)	(949.5)	(67)
(iii).	Interest on overdraft/ term loan	(24)	(0.8)	(4)
(iv).	Provision for bad and doubtful debts	-	(6)	(62)
(v).	Provision for slow moving inventory	(22)		-
(vi).	Exchange difference regarded as adjustment to borrowing cost	(19)		
(vii).	Other borrowing costs	(18)		
(viii).	Net exchange loss on translation of financial assets and liabilities	(17)		
	<b>Total of 3 = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)]</b>	(8,395)	(9,016)	(8,556)
(4).	<b>Add: Admissible Royalty/ Revenue Share as per Clause 2.2. of the Tariff Guidelines, 2019</b>	<b>6,021</b>	<b>5,861</b>	<b>6,126</b>
(5).	<b>Total Expenditure after Total Adjustments (5 = 1+2+3)</b>	<b>19,855</b>	<b>17,257</b>	<b>17,832</b>
(6).	Average Expenses of SI. No.5 = [ Y1 + Y2 + Y3 ] / 3			18,315
(7).	<b>Capital Employed</b>			
	(i). Gross Fixed Assets (Property, Plant & Equipment) as on 31st March 2019 (As per IGAAP)			60,632
	(ii). Add: Capital Work in Progress as on 31st March 2019 (As per Audited Annual Accounts)			-
	(iii). Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.6 of the Tariff Guidelines, 2019			1,883
	(a). Inventory			197
	(b). Sundry Debtors			393
	(c). Cash			1,293
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)			1,883
	<b>(iv). Total Capital Employed [(i)+(ii)+(iii)]</b>			<b>62,515</b>
(8).	<b>Return on Capital Employed 16% on SI. No.7(iv)</b>			10,002
(9).	<b>Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2019 [ (6)+(8) ]</b>			28,317
(10).	<b>Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20 i.e 4.26%</b>			29,523
(10 a).	<b>Indexation in the ARR as per (10) @ 100% of the WPI i.e. 1.88% applicable for the year 2020-21</b>			30,078
(11).	<b>Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR) as given in Sr. No.10 above.</b>			30,078
(11 a).	<b>Voluntary Adjustment of Past Surplus</b>			6,554
(12).	<b>Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at SI. No.11 above</b>			23,524